

CALPECHE CHANDRACANT GUIGÁ

**PROCESSO DE LICENCIAMENTO DE
OPERADORES AÉREOS EM PORTUGAL: UM
ESTUDO EMPÍRICO**

Orientador: Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2018

CALPECHE CHANDRACANT GUIGÁ

**PROCESSO DE LICENCIAMENTO DE
OPERADORES AÉREOS EM PORTUGAL: UM
ESTUDO EMPÍRICO**

Dissertação defendida em provas públicas para a obtenção do Grau de Mestre em Gestão Aeronáutica na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 13/02/2019, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação n.º: 16/2019, 23 de Janeiro de 2019, com a seguinte composição:

Presidente: Professor Doutor Idalino André Rodrigues Nascimento Magrinho

Arguente: Professor Doutor Georg Michael Jeremias Dutshke

Orientador: Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2018

Agradecimentos

Desejo expressar os meus sinceros agradecimentos:

Ao Professor Doutor José Manuel Vicente, pela orientação, dedicação e paciência empregue, para que conseguisse fazer o meu melhor e concluísse o Projeto Final, da melhor maneira possível.

Aos meus pais e irmã pelo apoio e dedicação que me deram ao longo deste curso e pela possibilidade de seguir os estudos.

Aos meus colegas do curso com quem passei muito tempo, tanto nas aulas, como fora delas para estudar ou realizar trabalhos.

A todos os Professores do Mestrado de Gestão Aeronáutica da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias sem os quais não poderia ter chegado à conclusão deste Projeto.

À minha esposa que me ajudou durante este longo percurso da minha vida académica.

Dedicatória

Dedico este trabalho à minha Família, Professores e Colegas de Curso que me acompanharam neste percurso...

Resumo

Este projeto reflete a pesquisa que foi desenvolvida no âmbito de Licenciamento de Operadores Aéreos em Portugal. Com a respetiva pesquisa “limitada” que foi efetuada no ponto de vista geral, pode considerar-se que o processo é muito extenso. Por sua vez, resume-se, que são exigidos vários requisitos pela entidade reguladora e que alguns dos mesmos podiam ser corrigidos e criados de uma forma mais confiante, criando um manual de licenciamento de operadores aéreos de uma forma que seja legal, eficaz e segura.

Por isso o autor com este trabalho visa analisar, avaliar os pontos mais essenciais em relação à licença dos operadores aéreos, principalmente, os requisitos obrigatórios para a obtenção do certificado de operador aéreo (COA), como é feito o pedido de licença de exploração, ou seja, resumidamente, qual é o processo e as normas que uma companhia tem de desenvolver e respeitar antes e após de obter o Certificado de Operador Aéreo (COA), incluindo a licença de exploração.

Sendo que o principal objetivo é analisar, avaliar e propor as principais ferramentas para a criação de uma companhia aérea.

Inicialmente fala-se sobre a introdução do projeto e sobre a revisão da literatura. Dentro desta fala-se sobre a Regulamentação da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), da entidade reguladora ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil) e dos regulamentos europeus relativos ao processo de licenciamento de operadores aéreos, ou seja, como obter o COA e como manter o mesmo no mercado aeronáutico, incluindo também a licença de exploração.

Por sua vez, foram encontrados pelo autor, vários regulamentos e documentos, que podem ser apresentados e utilizados para a realização deste projeto.

Palavras-Chave: Operadores Aéreos; Licenciamento; Legislação Aeronáutica; Certificação.

Abstract

This project reflects the research that was developed in the field of Licensing of Air Operators in Portugal. With the respective "limited" search that has been performed in general, the process can be considered very extensive. In turn, it is summed up that several requirements are required by the regulator and that some of them could be corrected and created in a more confident way, creating a manual of licensing of air operators in a way that is legal, efficient and secure. Therefore, the author of this paper aims to analyze, evaluate the most essential points in relation to the license of air operators, mainly the mandatory requirements for obtaining the air operator certificate (COA), as the application for an operating license, that is, in brief, what is the process and rules that a company must develop and respect before and after obtaining the Air Operator Certificate (COA), including the operating license. Being that the main objective is to analyze, to evaluate and to propose the main tools for the creation of an airline. Initially talk about the introduction of the project and the literature review. Within this one is spoken about the Regulation of the ICAO (International Civil Aviation Organization), the regulatory authority ANAC (National Civil Aviation Authority) and the European regulations related to the licensing process of air operators, or how to obtain the AOC and how to maintain it in the aeronautical market, including also the operating license. In turn, were found by the author, several regulations and documents, which can be presented and used for the realization of this project.

Keywords: Air Operators; Licensing; Aeronautical Legislation; Certification.

Índice

1. Introdução do tema	9
1.1 Introdução	9
1.2 Objetivos do Projeto	9
2. Revisão da Literatura	10
2.1 Regulamentação Internacional:	10
2.1.1 A ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional)	10
2.2 Regulamentação Europeia	14
2.2.1 Regulamento (UE) n° 965/2012 da COMISSÃO de 5 de outubro de 2012	14
2.2.2 Regulamento (CE) n° 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008	18
2.2.3 Regulamento (CE) n° 859/2008 da Comissão de 20 de agosto de 2008	21
2.2.4 Regulamento (UE) n° 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014	24
2.3 Regulamentação Nacional	27
2.3.1 Decreto-Lei n° 289/2003	27
2.3.2 Portaria n° 606/91	36
2.3.3 Decreto-Lei n° 159/2004, CIA (Comunicação de Informação Aeronáutica) – 06/2004 e CIA (Comunicação de Informação Aeronáutica) – 22/06.	39
3. Metodologia	46
3.1 Finalidade de projeto da dissertação	46
3.2 Análise da abordagem metodológica	46
3.3 Metodologia de investigação do estudo de caso	47
3.4 Ferramentas e fontes de recolha de dados de informação de uma forma geral e específica	49
3.5 Pesquisa exploratória	50
3.6 Pesquisa qualitativa	51
3.7 Análise de conteúdo baseada na pesquisa qualitativa	51
3.8 Entrevista	51
3.9 Validação dos Regulamentos	52
4. Considerações Finais	53
4.1 Principais contributos	53
4.2 Limitações	57
4.3 Trabalhos futuros ou sugestões	57

Bibliografia	70
Anexos.....	73
Anexo 1. Plano de Certificado de Operador Aéreo.....	73
Anexo 2. Requerimento para emissão de certificado de Aeronavegabilidade.	74
Anexo 3. Requerimento para emissão de certificado de ruído de aeronave.....	75
Anexo 4. Conteúdo de um COA.	76
Anexo 5. Conteúdo do programa de manutenção.	77
Anexo 6. Título de certificação da entidade de manutenção.....	78
Continuação do anexo 6. Plano/Requerimento de certificação da entidade de manutenção...	79
Continuação do anexo 6. Título de certificação da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente.	80
Anexo 7. Informação sobre o plano de voo operacional.	81
Anexo 8. Conteúdo sobre as taxas de licenciamento de transporte aéreo que devem ser pagas.	82
Continuação do anexo 8. Conteúdo sobre as taxas de licenciamento de operadores de trabalho aéreo que devem ser pagas.	83
Anexo 9. Conteúdo sobre as taxas de certificação de operadores de transporte aéreo e segurança operacional aéreo que devem ser pagas.	84
Continuação do anexo 9. Conteúdo sobre as taxas de certificação de operadores de trabalho aéreo que devem ser pagas.	85
Anexo 10. Conteúdo sobre as taxas de licenças de pessoal aeronáutico que devem ser pagas.	86
Continuação do anexo 10. Conteúdo sobre as taxas de licenças de pessoal aeronáutico que devem ser pagas.	87
Anexo 11. Conteúdo sobre as taxas das entidades que ministram as formações que devem ser pagas.....	88
Anexo 12. Conteúdo sobre as taxas de certificação de aptidão profissional que devem ser pagas.....	89
Anexo 13. Conteúdo sobre as taxas de todos os registos dos direitos, declarações e processos aeronáuticos que devem ser pagas.	90
Anexo 14. Conteúdo sobre as taxas de regulação económica que devem ser pagas.....	91
Anexo 15. Conteúdo sobre as taxas dos aeródromos e navegação aérea que devem ser pagas.	92
Anexo 16. Conteúdo sobre as taxas de aeronavegabilidade que devem ser pagas.....	93
Continuação do anexo 16. Conteúdo sobre as taxas de aeronavegabilidade que devem ser pagas.....	94

Anexo17. Conteúdo sobre as taxas facilitação e segurança que devem ser pagas.	95
Anexo 18. Formulário de solicitação da reunião inicial.....	96
Continuação do anexo 18. Formulário de solicitação de data da reunião inicial.	97
Continuação do anexo 18. Formulário de concessão do COA.	98
Continuação do anexo18. Formulário de concessão do COA.	99
Anexo 19. Formulário de revalidação/alteração do COA.	100
Anexo 20. Formulário de aprovação de pessoal dirigente do COA.	101
Anexo 21. Formulário de correção de não conformidades.....	102
Anexo 22. Formulário de registo dos ELT`s.	103
Continuação do anexo 22. Formulário de registo dos ELT`s.....	104
Continuação do anexo 22. Instruções para o formulário de registo dos ELT`s.	105
Continuação do anexo 22. Instruções para o formulário de registo dos ELT`s.	106
Continuação do anexo 22. Instruções para o formulário de registo dos ELT`s.	107
Anexo 23. Formulário de concessão de licença de transporte aéreo.	108
Anexo 24. Prova de <i>email</i>	110
Anexo 25. Imagem prevista das aeronaves da respetiva companhia aérea “ <i>Guigairlines</i> ” ..	111

Índice de Tabelas

Tabela 1. Requisitos essenciais para efetuar o pedido do COA-----	17
Tabela 2. Requisitos principais sobre a manutenção para a emissão do COA -----	23
Tabela 3. Registos de aeronavegabilidade permanente de uma aeronave -----	25
Tabela 4. Tipo de informação na caderneta técnica de voo -----	25
Tabela 5. O motivo dos certificados não serem aprovados -----	26
Tabela 6. Manual de Gestão do Sistema de Manutenção-----	29
Tabela 7. Instrumentos e Equipamentos; Equipamento de comunicação e navegação e outros equipamentos-----	30
Tabela 8. Normas dos equipamentos mínimos necessários e instrumentos-----	31
Tabela 9. Documentos de bordo -----	34
Tabela 10. Contraordenações -----	36
Tabela 11. Taxas de licenciamento de transporte aéreo regular interior e de transporte aéreo não regular -----	37
Tabela 12. Taxas do certificado de operador aéreo em relação à primeira aeronave de cada marca e modelo-----	38
Tabela 13. Taxas de licenciamento do transporte aéreo disponibilizadas pela ANAC convertidas em moeda € (Euros)-----	38

1. Introdução do tema

1.1 Introdução

O Processo de Licenciamento de Operadores Aéreos em Portugal é um processo muito importante para quem pretende criar/abrir uma companhia aérea e manter a mesma num bom funcionamento.

Com este projeto pretende-se falar sobre todo o processo de Licenciamento, principalmente com as referências da ICAO, ANAC e legislação Europeia com a finalidade de propor à entidade reguladora a entrada de uma nova companhia no mercado aeronáutico, incluindo com todas as análises e avaliações feitas.

1.2 Objetivos do Projeto

O presente projeto de dissertação tem como objetivos:

- Identificar e analisar a companhia “*GUIGAIRLINES*” nas principais ferramentas da matéria do Licenciamento para obter o Certificado de Operador Aéreo (COA), incluindo também a sua licença de exploração;
- Avaliar e apresentar todo o processo para criar/abrir uma companhia aérea;
- Definir e propor os requisitos e estratégias necessárias e mais relevantes no sentido de abertura/criação de um operador aéreo e de manter o mesmo em boas condições financeiras, económicas e entre outras.

No presente projeto também vão ser referidas todas as propostas de alteração que poderão ser efetuadas no respetivo processo de licenciamento.

Contudo o objetivo desta dissertação é também que o autor fique a conhecer todo o processo e o funcionamento de obter as licenças.

2. Revisão da Literatura

2.1 Regulamentação Internacional:

2.1.1 A ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional)

Em 1944 foi criada esta organização das Nações Unidas com 191 países-membros, em que a sua sede localiza-se em Montreal, Canadá. Neste momento a ICAO é constituída por uma Assembleia Geral e um Conselho. O Conselho da ICAO estruturou e criou 19 anexos à Convenção de Chicago e também vários documentos relacionados à aviação civil internacional, no qual o Documento 9626, Terceira Edição do ano 2016, fala sobre a regulação do transporte aéreo internacional. Com este documento deve-se focar ou comentar vários tópicos para a realização desta dissertação.

2.1.1.1 Documento 9626 da ICAO – Manual de Regulação de Transporte Aéreo Internacional, Segunda Edição, 2004

O Capítulo 1.0, define que cada Estado-Membro é responsável em regularizar o transporte aéreo no seu território. Sendo assim, a responsabilidade passa pelos todos os serviços aéreos nacionais e internacionais e também pelas transportadoras aéreas, incluindo a parte das licenças.

A legislação nacional dos serviços aéreos internacionais deve conter os requisitos obrigatórios internacionais do Estado e tudo isso depende dos acordos feitos pelos Estados, tais como bilaterais ou multilaterais, ficando a par de toda a informação (ações e preocupações) de outros Estados. Os objetivos mais detalhados da legislação nacional no setor do transporte aéreo internacional variam de Estado para Estado e que são influenciados pelas políticas económicas nacionais e internacionais, tamanho de território, localização e entre outros. Os respetivos objetivos específicos devem:

- Prever os requisitos de transporte do comércio exterior;
- Promover setores de serviços mais específicos (turismo);
- Proporcionar emprego;

- Ganhar câmbio;
- Atender às necessidades do sistema postal;
- Criar as condições do setor de transporte aéreo mais seguras e eficientes;
- Auxiliar no desenvolvimento nacional;
- Servir a defesa nacional;
- Atender às necessidades de assistência em caso de desastre.

De acordo com a seção 1.1 do respetivo Documento, o processo de regulação nacional de atividades do setor de transporte aéreo deve ter 3 (três) principais componentes:

- Legislação – Elaboração de leis, regulamentos, políticas;
- Licenciamento – concessão, condições, obtenção de autorização para conduzir o serviço de transporte aéreo a longo prazo;
- Autorização de serviços aéreos “*AD HOC*” – concessão, condicionamento, obtenção de autorização de tarifas individuais, de voos e entre outros.

O componente legislativo contém três fatores importantes que são:

- Elaboração de leis;
- Elaboração de políticas;
- Redação ou alteração de regras e regulamentos.

Conforme acima mencionado, os fatores do processo de regulamentação nacional podem ser diferenciados de Estado para Estado (em conformidade com a legislação particular, estrutura do governo e práticas usuais). No modo geral, o componente legislativo, deve ser utilizado em menor frequência e ser empregado na execução de leis e nas principais políticas. Após a promulgação destas leis, as mesmas podem ser alteradas ou canceladas (conforme a necessidade de cada Estado e dos seus problemas).

Em relação ao fator de elaboração de políticas o fato mais esperado e apressado que varia de Estado para Estado no interior do mesmo, contém uma escolha política dentro da lei ou decreto, em declaração de política separada, ou mesmo por outras condições. Um Estado também pode estabelecer políticas mais específicas para a aprovação da licença ou autorização “*AD HOC*”, em que podem ser necessários para futuros e previstos acontecimentos semelhantes.

O elemento de redação ou alteração de regras e regulamentos deve ser utilizado com uma maior frequência e ser finalizado pelas autoridades de transporte aéreo com ou sem comentários públicos. Geralmente, os regulamentos e as regras, são definidos em maior especificidade e flexibilidade comparando com as leis, permitindo fazer/abrir exceções ou atribuir isenções.

O principal papel do componente de licenciamento no processo de regulamentação nacional, é rececionar os pedidos das transportadoras aéreas nacionais e internacionais para que a autoridade competente autorize e ofereça serviços comerciais de transporte aéreo a longo prazo ou mesmo contínuo, como por exemplo, serviços regulares em uma respetiva rota/as. Como acima mencionado, quem tem o poder de licenciar/certificar as companhias aéreas nacionais e internacionais são as autoridades de transporte aéreo de cada Estado-Membro, incluindo também vários serviços ligados ao transporte aéreo, como por exemplo, organizadores de viagens, transitários ou também agentes de viagens e entre outros. A autoridade de cada Estado-Membro durante o processo de licenciamento deve avaliar todos os requisitos e normas sobre o licenciamento de transporte aéreo e se correspondem na base legal com condições favoráveis e seguras ou não, para que a mesma consiga tomar uma decisão. Geralmente, uma autorização estabelecida pela autoridade deve ser designada pela “declaração formal de permissão”, ou um nome semelhante, em que é constituída por realizar um ou qualquer serviço de transporte aéreo nacional ou internacional.

Como por exemplo, existem Estados que emitem uma licença para um transportador nacional e uma autorização para um transportador internacional, e existem Estados que emitem licença para operações programadas e uma autorização para a realização de voos charter. Uma licença pode ter validade indefinida ou ter uma validade definida. As

normas utilizadas no processo de licenciamento variam de Estado para Estado, mas no modo geral são:

- Um requisito nacional de propriedade e controlo;
- Prova de aptidão do transportador aéreo requerente, ou seja, estado financeiro, proposta de fornecer os serviços e a sua capacidade de atender os padrões operacionais e de segurança.

Nota: Além disso, em alguns casos, as normas acordadas a nível internacional também podem ser incluídas.

Quando uma autoridade está envolvida numa operação de um serviço aéreo internacional, deve respeitar os direitos e deveres do respetivo Estado. No caso de existirem mais companhias aéreas a querer ou propor a mesma rota, por ser uma questão de segurança só é possível dar autorização a uma, deve haver um processo seletivo onde a autoridade de cada Estado-Membro poderá analisar ou avaliar as atividades pelos concorrentes sendo este ser público ou não.

Após a receção da concessão de uma licença ou uma licença do transporte aéreo internacional, a autoridade deve avaliar conforme as normas estabelecidas de acordo com o transporte aéreo relevante, ou seja, se as mesmas encontram dentro das leis e regulamentos nacionais. Resumindo, este componente de licenciamento trata de autorizações de atividades aéreas de longo/curto prazo ou contínuo.

O componente de autorização de “*AD HOC*” do processo de regulação nacional, trata das decisões diárias nos problemas e propostas muito específicos, como por exemplo, como permitir uma operação de um voo ou de vários voos não programados, como aprovar ou reprovar as determinadas tarifas e entre outros. Este processo pode e deve ser efetuado pelas seguintes etapas:

1. Recolhimento de informações – é um processo descritivo adequado de aprovação, fazendo um recolhimento de dados básicos e relevantes para obter

uma decisão, de acordo com os direitos e obrigações internacionais essenciais, as leis, políticas, regras e regulamentos nacionais em vigor;

2. Análise – é um processo de análise das informações recolhidas para uma tomada de decisão, justificando as vantagens e as desvantagens;
3. Decisão – é um processo de tomar uma decisão final de acordo com os seus fatos, opções apresentadas, opiniões recebidas pelos funcionários ou mesmo pelos indivíduos governamentais;
4. Opcional/Reconsideração – é um processo que pode acontecer em público ou particular na entidade governamental (etapas anteriores), ou então, pode em algum caso, envolver uma revisão judicial.

2.2 Regulamentação Europeia

2.2.1 Regulamento (UE) n° 965/2012 da COMISSÃO de 5 de outubro de 2012

O Regulamento (UE) n° 965/2012 da COMISSÃO de 5 de outubro de 2012, define sobre os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n° 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho. De acordo com o respetivo Regulamento, o artigo 7º define, que os certificados de operador aéreo (COA) baseado ao transporte aéreo comercial (CAT) são aprovados e emitidos pelas autoridades de cada Estado-Membro. Em conformidade com os anexos III, IV e V, as transportadoras aéreas devem implementar o seu próprio sistema de gestão, programas de formação e outros procedimentos relacionados com as operações de transporte aéreo.

A autoridade só deve emitir o COA se o operador aéreo respeitar todas as normas apresentadas na seção ORO.AOC.100 (define sobre os requisitos para obter o COA), que vai ser falado e apresentado mais adiante. Por sua vez, os principais requisitos descritos no presente regulamento vão ser apresentados na tabela 1 do presente projeto. Existem ainda, outros requisitos que vão ser mencionados mais adiante. O **anexo 1** do

presente projeto pode ser designado pelo plano de certificação de operadores aéreos. Nesse plano apresenta-se alguns dos requisitos, incluindo dados sobre o respetivo operador aéreo.

Em conformidade do presente Regulamento, parte ORO.GEN.110 e ORO.GEN.115, um operador para obter a sua licença/certificado, deve demonstrar na sua proposta, que o mesmo operador é responsável por todas aquelas operações de aeronaves que estão estabelecidas no anexo IV do presente regulamento (define sobre as aprovações específicas, como por exemplo para a emissão, alteração ou continuidade do COA, operações de navegação aérea) e também do respetivo certificado/licença; respeitar o manual de operações para a realização de todos os voos e apresentar um sistema de controlo operacional aos todos os voos autorizados pela autoridade competente; a respetiva companhia aérea deve conter todos aqueles equipamentos relevantes para a sua utilização dentro das suas aeronaves; a transportadora deve ter o pessoal que exerce funções tanto diretamente como indiretamente, com a companhia, qualificado para cada uma das funções e sempre atualizado com as suas formações; a companhia deve implementar e apresentar um sistema de listas de verificação (em caso de condições não favoráveis, normais ou mesmo de emergência) para cada tipo de aeronave, em que a tripulação consiga gerir a sua segurança dentro da sua aeronave, respeitando todos os requisitos operacionais que estão dispostos no manual de operações; o operador deve garantir a sua segurança das operações de voo com a respetiva apresentação do planeamento de voo de acordo com o respetivo manual de operações e também deve aplicar e manter todos os programas de formação.

Resumindo, o pedido de certificado de operador aéreo deve ser apresentado com todos aqueles procedimentos que foram mencionados acima e também com todos aqueles procedimentos e métodos pedidos pela autoridade competente de cada Estado-Membro, em que vai ser mencionado no seguinte capítulo.

Conforme mencionado nos pontos anteriores para obter e manter o COA é muito importante implementar, criar um sistema de gestão e dentro desse sistema deve incluir:

- Pirâmides de responsabilidades;

- Um relatório de filosofia e das normas gerais estabelecidos pela transportadora baseado na matéria da política de segurança;
- Funcionários da companhia aérea, são obrigados a ter formação inicial e contínua;
- De acordo com os serviços da companhia, dispor todos os perigos para a segurança da aviação, a sua análise e a gestão dos riscos;
- Analisar e coordenar todos os processos do sistema de gestão mais relevantes;
- Nesse sistema de gestão também deve ter um serviço com a função de controlar os métodos apropriados por parte da companhia, como por exemplo, avaliar as conformidades e não conformidades dos respetivos serviços, dando feedback ao administrador e aplicar as melhorias de uma forma cada vez mais segura.

As operadoras também podem ou devem contratar empresas que prestam serviços para elas próprias, assegurando o cumprimento dos requisitos em vigor, como por exemplo empresas de recursos humanos com as seguintes funções:

- Fazer o recrutamento de pessoal para as companhias aéreas;
- Efetuar a seleção dos mesmos;
- Dar o seguimento na documentação de pessoal para a respetiva emissão dos cartões de acesso ao aeroporto.

Como por exemplo, empresas que prestam serviços sobre a assistência em escala, com as seguintes funções:

- Garantir o acompanhamento do “*handling agent*”, diariamente, na operação em situações irregulares, por forma a garantir o melhor atendimento aos passageiros;
- Garantir a filosofia “*one stop shop*”, por forma a simplificar a resolução de problemas ao cliente, com especial ênfase para o lado ar;
- Monitorizar os pontos críticos da operação e transferências, fornecendo *inputs* para a tomada de decisão;

- Assegurar um correto atendimento aos voos e aos passageiros nas situações de elevado interesse comercial;
- Intervir nos processos de proteção e “rerouting” dos passageiros com irregularidades sempre que seja necessário;
- Garantir a fluidez da operação e a resolução de problemas imediatos com o passageiro;
- Assegurar um adequado “reporting” às incidências, orientado para uma política de melhoria contínua;
- Acompanhar os passageiros em situação de irregularidade, fora do aeroporto sempre que necessário;
- Acompanhar a operação nas placas e nos terminais;
- Realizar controlos de qualidade aos fornecedores de serviços;
- Assegurar o cumprimento, em matéria de “care” e indemnizações, aos passageiros com irregularidades.

Por sua vez, para fazer o pedido do COA (disposto na Subparte COA, ORO.AOC.100 do presente Regulamento), o operador também deve apresentar e propor os seguintes dados à sua autoridade competente que são apresentados na seguinte tabela:

Nome Oficial e designação comercial, morada e endereço postal do requerente
Descrição da operação pretendida, incluindo os tipo e números das aeronaves a operar;
Descrição do sistema de gestão, incluindo a estrutura organizacional;
Nome do administrador responsável;
Nome das pessoas nomeadas nos termos da seção ORO.AOC.135, alínea a) incluindo as suas qualificações e experiência;
Cópia do manual de operações de voo previsto na seção ORO.MLR.100 (fala sobre as normas gerais do manual de operações de voo), que vai ser falado no seguinte ponto;
Uma declaração de que o requerente verificou e considerou de acordo com os requisitos aplicáveis de toda a documentação enviada à autoridade competente.

Tabela 1. Requisitos essenciais para efetuar o pedido do COA.

Fonte: Regulamento (CE) nº 965/2012, 21/03/2018.

Em relação à tabela anterior dos requisitos essenciais para efetuar o pedido do COA, a seção ORO.AOC.135 alínea a) do respetivo regulamento define que, o operador deve mencionar um número adequado de indivíduos responsáveis pela gestão e coordenação nos setores como operações de voo e de solo, formação da tripulação e aeronavegabilidade efetiva. A tabela anterior apresenta um dos principais requisitos para obter o COA e é essencial o manual de operações de voo. Por sua vez, ORO.MLR.100, do presente regulamento, define que o respetivo manual pode ser descrito separadamente, no máximo em duas partes; o manual deve ter uma apresentação fácil, para que os funcionários, principalmente os tripulantes da companhia, consigam ter um acesso rápido e encontrar soluções. O manual de operações deve estar sempre atualizado e o operador é responsável em fornecer uma cópia para aqueles funcionários que devem conter as suas partes pertinentes para a execução das respetivas funções, como por exemplo, os tripulantes. Num dos próximos subcapítulos vai-se falar mais sobre o manual de operações de voo, principalmente do seu conteúdo, sua estrutura e suas condições de uma forma geral.

2.2.2 Regulamento (CE) nº 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008

O presente regulamento fala sobre as regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação). Esta reformulação também inclui a concessão de licenças para as companhias aéreas comunitárias, ou seja, aprovar e atribuir uma licença de exploração (autorização de uma autoridade competente a uma organização, que lhe admite executar atividades aéreas, de acordo com a respetiva licença) para que as transportadoras aéreas possam aplicar as suas atividades aéreas no mercado. Por sua vez, uma transportadora para obter a licença de exploração no âmbito de executar os serviços aéreos, tem que apresentar à autoridade competente o seu projeto de exploração e entre outros (mencionados mais abaixo), de acordo com as normas do presente Regulamento e se for o caso contrário, a autoridade não pode atribuir uma licença aprovada. Ou seja, o principal objetivo deste regulamento é gerir de uma forma correta o processo de

concessão para as companhias aéreas comunitárias e regular em conformidade os seus serviços intracomunitários, incluindo também as tarifas.

O capítulo II do presente regulamento “Licenças de exploração”, define que os principais requisitos de concessão de licença de exploração são:

- Ter uma base de escritórios no seu próprio Estado-Membro;
- Assegurar e ser responsável de um COA válido, aprovado por autoridade nacional competente do mesmo Estado-Membro;
- Apresentar à autoridade o seu plano de exploração de serviços aéreos;
- Condições financeiras (mencionado no seguinte ponto);
- Respeitar as normas de seguro (conformidade com o artigo 4º, 6º e 7º do Regulamento (CE) nº 785/2004);
- Respeitar as normas de honorabilidade (mencionado nos seguintes pontos).

Em relação ao cumprimento das normas de financiamento para a concessão da licença de exploração compete à autoridade de cada Estado-Membro, avaliar a empresa e ter condições de gerir o seu financiamento, principalmente em situações inesperadas e em operações aéreas que pretende efetuar. A transportadora deve demonstrar no seu projeto de exploração todas as operações de financiamento, incluindo os seus custos fixos previstos num termo de três meses. O respetivo plano de exploração em matéria de financiamento deve estar ligado com a transportadora aérea e qualquer outra empresa envolvida nas operações previstas desta mesma transportadora, seja diretamente ou indiretamente. Estas condições são aplicáveis às transportadoras aéreas que pretendem efetuar as operações com aeronaves com uma massa mínima na descolagem superior a 10 toneladas e com mais de 20 lugares, incluindo também operações de serviços regulares ou também aplicáveis que o seu negociamento seja mais que 3.000.000 € por ano. As transportadoras aéreas que solicitem a licença de exploração e que pretendem operar aeronaves inferior a 10 toneladas e com menos de 20 lugares devem comprovar que o seu capital líquido é de 100.000€.

A prova de honorabilidade, conforme mencionado acima nos requisitos da licença, é uma prova que a autoridade de Estado-Membro de origem ou de Estado-Membro de residência permanente da pessoa emite um documento como prova de residência

efetiva, à mesma pessoa que pretende efetuar operações na empresa de uma forma efetiva ou contínua.

Uma licença de exploração é sempre considerada válida, enquanto a companhia aérea respeitar e cumprir todas as normas acima mencionadas, apresentando um relatório de todas as operações de voo, de financiamento e entre outros, sempre que for exigido pela autoridade competente, a qualquer momento. Se a transportadora aérea não tiver condições financeiras para efetuar as suas operações, a autoridade de licenciamento (departamento de licenciamento de operadores aéreos) deve informar imediatamente sobre o processo da respetiva companhia à autoridade competente (departamento de administração e direção). Nesse caso, a companhia pode submeter novamente o pedido para explorar os seus serviços aéreos e só pode ser aprovado pela autoridade competente, se a companhia não tiver iniciado os seus serviços nos primeiros 6 (seis) meses durante o respetivo processo, ou se tiver cancelado os serviços num período superior de 6 (seis) meses e for responsável de uma licença de exploração de aeronaves com dimensões elevadas, respeitando as normas financeiras mencionadas no n.º 3 do artigo 5.º do presente regulamento (mencionado no início do presente subcapítulo/regulamento, que fala sobre as condições financeiras). A autoridade pode fazer auditorias inesperáveis a qualquer momento e departamento da companhia. E se for o caso da companhia ter riscos financeiros, a autoridade competente pode cancelar a sua licença de exploração ou então pode atribuir uma licença temporária de 12 meses para que a companhia apresente um plano de reestruturação financeiro, provando que já se encontra em condições financeiras. De acordo com o artigo 10.º do presente regulamento uma companhia aérea comunitária deve apresentar um plano para prestar os seus serviços aéreos para obter uma licença de exploração à sua autoridade de licenciamento e quem toma uma decisão final, é a própria autoridade.

O operador aéreo deve ter um seguro para ter uma proteção financeira em caso de acontecimentos inesperados, acidentes e entre outros, no qual é designado pelo seguro de responsabilidade civil.

No ponto acima, nos principais requisitos de concessão de licença da exploração, foi mencionado sobre as normas do seguro de responsabilidade. Por sua vez e de acordo com o Regulamento (CE) n.º 785/2004, e em conjunto dos números de artigos identificados, resume-se, que todos os operadores aéreos devem ter um seguro de

responsabilidade de passageiros, carga, bagagens, todos os voos e terceiros. O respetivo seguro pode cobrir qualquer ato de terrorismo e/ou guerras. A cobertura mínima do seguro de responsabilidade de passageiros é de 250 000 DSE (montante aproximado na divisa local) por passageiro. Em relação às bagagens o mínimo de seguro é de 1000 DSE (montante aproximado na divisa local) por passageiro. Os valores mencionados acima referem-se às operações de voos comerciais, mas não são válidos nas companhias não- comunitárias e aquelas que fazem operação de aeronaves de nacionalidade estrangeira fora de comunidade. A cobertura mínima do seguro de responsabilidade de terceiros por acidente pode ser por exemplo, aeronaves com um peso máximo à decolagem (MTOM) menos de 500 kg, de 0,75 milhões de DSE; se o MTOM for inferior a 1000 kg, pode ser de 1,5 milhões de DSE, inferior a 2700 kg, pode ser de 3 milhões de DSE, inferior a 6000 kg, pode ser de 7 milhões de DSE e entre outros (dispostos no presente regulamento artigo 7º).

2.2.3 Regulamento (CE) nº 859/2008 da Comissão de 20 de agosto de 2008

Este regulamento é relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, no qual a “Subparte C” fala sobre a Certificação de Operadores Aéreos.

Em relação à certificação de operadores aéreos, uma companhia é obrigada a respeitar todos os acordos e normas apresentadas no respetivo certificado para operar uma aeronave de transporte de passageiros. Para obter o COA, o candidato:

- Deve dar permissão à autoridade para analisar todos os fatores de segurança das operações que pretende efetuar (departamento financeiro, manutenção, operações aéreas e terra e entre outros);
- O respetivo candidato não pode ser titular/responsável de um COA estabelecido por autoridade de outro Estado-Membro;
- Deve ter a sua sede principal no Estado-Membro onde for emitido o COA;
- Apresentar na sua proposta que está em condições seguras para efetuar os seus serviços aéreos.

Por norma e para ter uma boa gestão, a companhia aérea deve selecionar no mínimo dois chefes para gerir e financiar todos os serviços da companhia incluindo os serviços aéreos, terra, manutenção, formação dos tripulantes.

A companhia aérea deve respeitar todos os requisitos mínimos obrigatórios, como por exemplo:

- Os voos operados devem estar de acordo com o Manual de Operações de Voo;
- Deve ter uma instalação (aeroportos) e assistência para os passageiros (empresa que trabalha para assistir os passageiros (tanto pode ser a companhia para prestar esse tipo de serviços como uma empresa terceira);
- Deve respeitar os requisitos necessários exigidos pela autoridade competente e respeitar as regulamentações para o uso dos respetivos equipamentos nas suas aeronaves;
- Em conformidade com a Parte M, toda a operação de voos que a companhia pretende efetuar com as suas aeronaves, a mesma deve respeitar todas as normas exigidas para a obtenção do COA;
- Deve transmitir toda a informação de todas as operações, incluindo o Manual de Operações de Voo, para a autoridade competente de licenciamento.

Nota: Para a emissão ou para a alteração de um COA é muito importante que os aviões da companhia aérea obtenham uma certificação de navegabilidade normal, incluindo também a certificação de ruído, seus produtos e equipamentos que é emitido pela autoridade competente, conforme mencionado no Regulamento (CE) nº 1702/2003 da Comissão, de 24 de setembro de 2003, na subparte H (aeronavegabilidade) e I (ruído). Os respetivos requerimentos de certificados estão apresentados em formato de anexo no presente projeto, o de aeronavegabilidade (**anexo 2**) e o de ruído (**anexo 3**). A companhia deve demonstrar à autoridade que tem capacidade para gerir a organização de manutenção, o seu sistema de qualidade, respeitando todas as normas de manutenção.

A autoridade competente de licenciamento de cada Estado-Membro, define que a primeira fase do processo de licenciamento de operador aéreo é o “Requerimento para a emissão do COA” e nesse mesmo, o operador também deve mencionar e entregar documentação sobre a manutenção, que são apresentados na seguinte figura:

Descrição da gestão de continuidade da aeronavegabilidade pelo operador;
Programa de manutenção do avião do operador;
Caderneta técnica do avião;
Quando apropriado, a especificação técnica do contrato de manutenção entre o operador e qualquer organização de manutenção aprovada nos termos da parte- 145;
Número de aviões da frota.

Tabela 2. Requisitos principais sobre a manutenção para a emissão do COA.

Fonte: Regulamento (CE) n° 859/2008, 24/03/2018.

Nota: Esses tipos de requisitos devem estar mencionados no Requerimento e os manuais a serem entregues tanto para a emissão, como para a alteração ou renovação do COA.

Quanto à emissão de um COA, a companhia deve entregar o seu Pedido/Requerimento à autoridade competente por volta de 90 (noventa) dias antes da data do começo dos seus serviços, incluindo também o seu Manual de Operações e entre outros, que vai ser mencionando mais adiante. Em relação à alteração de um COA, a companhia deve entregar o seu Pedido/Requerimento à autoridade competente 30 (trinta) dias antes do começo das suas operações e para a renovação de um COA, também deve ser entregue 30 (trinta) dias antes da sua caducidade. **O anexo 4** do projeto demonstra as normas e os conteúdos que um COA deve possuir.

De acordo com a Subparte N e O do presente regulamento a transportadora aérea deve recrutar um número suficiente de tripulantes de voo e de cabina, pessoal de terra para ter um bom desempenho nas suas operações.

Como foi mencionado num dos regulamentos anteriores, que uma companhia aérea pode contratar outras entidades para prestar as suas atividades, mas a responsabilidade pelo sistema de qualidade de cada serviço ou operação é totalmente da companhia aérea.

2.2.4 Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014

A responsabilidade total da navegabilidade das aeronaves e da sua certificação é do operador aéreo, de acordo com o Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014, que define sobre a aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvido nestas tarefas. O operador aéreo deve respeitar todas as regalias perante a sua aeronavegabilidade de uma aeronave para ter um bom funcionamento e equilíbrio do seu equipamento e das suas peças, sendo que, para isso é necessário:

- Execução de pré-inspeções;
- Corrigir as anomalias;
- Realização de toda a manutenção, de acordo com o programa de manutenção;
- Respeitar todas as normas atribuídas pela autoridade competente;
- Realização de voos para verificar se a manutenção efetuada pelos mesmos está apta ou não para os voos comerciais.

No departamento de manutenção é essencial o programa de manutenção de aeronaves, em que deve basear num programa de fiabilidade, especificar toda a informação de toda a manutenção exigida pela autoridade competente.

A manutenção de todas as aeronaves deve ser realizada de acordo com o seu programa de manutenção, sendo que o respetivo programa de cada aeronave deve ser aprovado e certificado pela autoridade. O operador pode contratar uma empresa que gere a sua aeronavegabilidade permanente. Nesse caso, o operador aéreo é responsável indiretamente enquanto à sua aeronavegabilidade, porque quem trata toda a sua manutenção e todos os processos, incluindo a certificação e aprovação é a respetiva empresa terceira juntamente com a autoridade competente. O **anexo 5** apresenta e especifica o conteúdo do programa de manutenção das aeronaves. O sistema de registo da aeronavegabilidade permanente de aeronaves é constituído por um caderno de bordo da aeronave, caderno de registo do motor, caderno de registo da hélice e documentos para qualquer outro equipamento ou componente com vida útil limitada. A identificação

de informação é essencial para o controlo das aeronaves, principalmente o tipo e a matrícula da aeronave, a data, número de horas de voo, ciclos de voo e aterragens. A seguinte tabela apresenta o conteúdo dos registos de aeronavegabilidade permanente de uma aeronave:

Estado de implementação das diretivas de aeronavegabilidade e das medidas adotadas pela autoridade competente;
Estado das alterações e reparações;
Estado de conformidade com o programa de manutenção;
Estado de desgaste dos componentes com vida útil limitada;
Relatório sobre massa e centragem;
Lista dos trabalhos de manutenção não efetuados.

Tabela 3. Registos de aeronavegabilidade permanente de uma aeronave.

Fonte: Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão, 04/04/2018.

A caderneta técnica de voo é uma caderneta que consiste no registo de informação técnica de aeronaves. A tabela seguinte demonstra a informação que o operador deve conter e registar informação na respetiva caderneta, principalmente nos voos comerciais:

Dados sobre cada voo, que permitam garantir a segurança permanente do voo;
O certificado de aptidão para serviço da aeronave;
A declaração de manutenção em vigor, indicando o estado de manutenção da aeronave, bem como a próxima manutenção a realizar (programada ou não programada), podendo, no entanto, a autoridade competente autorizar que a declaração de manutenção seja conservada noutra local;
Todas as retificações dos defeitos por resolver adiados e que afetam a operação da aeronave;
Todas as instruções necessárias, para efeitos de orientação, sobre as disposições de apoio à manutenção.

Tabela 4. Tipo de informação na caderneta técnica de voo.

Fonte: Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão 10/04/2018.

Nota: O operador aéreo deve manter a informação mais recente na sua caderneta técnica de voo pelo menos 36 (trinta e seis) meses.

As licenças de trabalho de manutenção são isentas de validades, ou seja, as entidades ou operador aéreo não têm prazo de validades. As mesmas devem respeitar todas as normas relacionadas com a manutenção e recomendadas pela autoridade. Os certificados de aptidão para serviço da aeronave e de componentes de aeronaves só devem ser atribuídos se a aeronave ou os seus componentes tiverem aptos para operar e isso é verificado durante as operações de manutenção. A seguinte tabela apresenta o motivo dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade e os certificados de aeronavegabilidade não serem aprovados:

Forem suspensos ou revogados;

O certificado de aeronavegabilidade estiver suspenso ou revogado;

A aeronave não constar do registo de aeronaves de um Estado-Membro;

Estiver suspenso ou revogado o certificado-tipo ao abrigo do qual foi emitido o certificado de aeronavegabilidade;

A sua aeronavegabilidade permanente ou qualquer componente nele instalado na aeronave não cumprirem os requisitos da presente parte;

Deixar de estar em conformidade com o projeto de tipo aprovado pela Agência;

Tiver sido operada fora das limitações expressas no manual de voo aprovado ou no certificado de aeronavegabilidade, sem que tenha sido tomada uma medida apropriada;

Tiver estado envolvida num acidente ou incidente que afetou a sua aeronavegabilidade, sem que tenha sido tomada uma medida apropriada para restaurar a aeronavegabilidade.

Tabela 5. O motivo dos certificados não serem aprovados.

Fonte: Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão, 09/05/2018.

Para a emissão do título de certificação inicial, para iniciar quaisquer trabalhos de manutenção e também da gestão da aeronavegabilidade permanente, a entidade deve

requerer, preenchendo os formulários 3 (três) da EASA, conforme apresentado no **anexo 6** do projeto e entregar à sua autoridade competente e todas as anomalias que a autoridade recomendar para corrigir, a entidade deve o fazer de imediato. Além do respetivo formulário, também deve entregar os seguintes documentos:

- Manual de gestão da aeronavegabilidade permanente;
- Programas de manutenção das aeronaves;
- Caderneta técnica de aeronave;
- Contratos celebrados entre o operador aéreo e a entidade de manutenção certificada.

2.3 Regulamentação Nacional

2.3.1 Decreto-Lei nº 289/2003

Dentro do presente regulamento estão definidas várias normas internacionais da JAR-OPS que algumas delas falam sobre o processo de licenciamento de operadores aéreos, principalmente aquelas que definem os requisitos, o conteúdo para obter o COA e a licença de exploração de serviços aéreos, que também vão ser especificadas neste capítulo.

De acordo com as regulamentações internacionais referidas anteriormente, todo o processo de licenciamento de operadores aéreos deve ser tratado com a autoridade de cada Estado-Membro. Em Portugal é a ANAC que faz o tratamento deste processo com várias legislações nacionais, documentos e formulários. O operador aéreo que pretende obter o COA para o transporte aéreo comercial em Portugal, deve respeitar todas as normas previstas no Decreto-Lei nº 289/2003. O mesmo D.L. define, que o operador deve criar e organizar 5 (cinco) departamentos/serviços para uma boa gestão:

- Operações de voo;
- Segurança de voo;
- Operações de terra;
- Sistema de gestão de manutenção;
- Formação de tripulantes.

Fonte dos cinco departamentos: ANAC, Decreto-Lei nº 289/2003, 20/05/2018.

De acordo com o regulamento, o certificado do operador aéreo serve para avaliar as competências técnicas do titular do COA para poder obter a licença de exploração. Quem pode explorar os serviços aéreos é o proprietário do certificado e da licença de exploração de aeronaves e quem dá o seguimento e aprovação é a ANAC. O proprietário é obrigado a operar aquelas marcas e modelos de aeronaves que estão registadas no COA. O certificado é válido por 1 (um) ano e pode ser revalidado 30 (trinta) dias antes da sua validade, se o mesmo manter em boas condições. A ANAC pode suspender temporariamente o certificado, se não reunir as normas de acordo com a presente regulamentação e as suas complementares.

Para pôr em prática os serviços acima mencionados devem estar aprovados pela ANAC. Em relação ao sistema de gestão de manutenção, o operador aéreo é responsável pelas operações das frotas, podendo também contratar uma outra entidade terceira, certificada pela ANAC, para os respetivos serviços. Para manter um bom equilíbrio, uma companhia aérea deve respeitar as normas e procedimentos de cada tipo de aeronaves, incluindo também as condições de serviços dos tripulantes de voo e de terra, sendo que, criar uma lista de artigos necessários de segurança para os tripulantes é o fator mais usado nas companhias e o mais valioso.

Em relação às atividades de tráfego aéreo, é o operador aéreo, que deve selecionar e apresentar no seu plano de voo operacional, os aeroportos ou heliportos para que as suas aeronaves descolem e aterrem nos seus destinos com segurança. O operador deve escolher pelo menos 1 (um) ou 2 (dois) aeródromos alternantes, por motivos de poder ter imprevistos durante o voo, como por exemplo, condições meteorológicas ou falhas técnicas e entre outros. De acordo com as normas JAR-OPS 1.295 e 3.295 o operador também deve escolher 1 (um) ou 2 (dois) aeródromos alternantes para voos IFR (regras de voo por instrumentos) e aceites pela ANAC.

Em relação ao combustível e óleo, é a responsabilidade do operador aéreo registar todos os dados e gerir o combustível de uma aeronave no seu Manual de Operações e essa responsabilidade é dada ao piloto comandante.

O operador deve respeitar as regras de lugares dos passageiros de mobilidade reduzida, porque perante a função dos tripulantes, estes não podem interromper em qualquer situação, principalmente em emergência. Os passageiros também devem ser comunicados sobre todos os procedimentos de segurança a bordo. Estes procedimentos devem ser sempre comunicados ao piloto comandante e apresentados no seu MOV para a segurança dos passageiros, tripulantes e aeronave. Os passageiros podem transportar animais no porão de uma aeronave, desde que têm um controlador de temperatura e se for o caso sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicotrópica que coloque perigo às pessoas e/ou aeronave, estes não devem ter acesso a bordo.

O planeamento de voo é muito importante tanto para gerir, orientar e manter em boas condições de uma companhia aérea, por isso para cada voo é estabelecido um plano de voo efetuado pelo oficial de operações de voo com os pilotos. Quem pode ter acesso à cabina de pilotagem é o membro de tripulação nomeado pelo operador aéreo, representante do ANAC e também os membros registados/apresentados no seu MOV, devidamente autorizados pela autoridade. Em relação à entidade terceira de manutenção, o operador pode contratar uma empresa de manutenção (conforme acima mencionado), celebrando um Contrato de Manutenção que também pode ser designado pelo Manual de Gestão do Sistema de Manutenção e devidamente aprovado e certificado pela ANAC. Neste Manual, o operador deve apresentar à autoridade, que tem competências para gerir um sistema de manutenção, principalmente nos seguintes fatores que são apresentados na seguinte tabela:

Manual de Gestão do Sistema de Manutenção
Capacidade financeira;
Estrutura da organização de gestão da manutenção;
Identificação do responsável pela gestão da manutenção e respetivo recursos humanos, incluindo o sistema de qualidade;
Recursos materiais, nomeadamente instalações, equipamento e documentação técnica adequados à gestão da manutenção;
Procedimentos da gestão da manutenção.

Tabela 6. Manual de Gestão do Sistema de Manutenção.

Fonte: ANAC, D.L. nº 289/2003, 22/05/2018.

Nota: Em caso se a transportadora aérea efetuar qualquer modificação no seu sistema de manutenção, incluindo nas suas frotas, deve informar imediatamente à autoridade para ser analisado, aprovado e certificado, mantendo o certificado de navegabilidade dentro do prazo para cada uma das suas frotas.

Em cada aeronave da sua frota, o operador deve dispor uma caderneta técnica de bordo. O motivo de obter uma dessas cadernetas é a identificação de todos os dados de manutenção detalhados, incluindo também o mais recente certificado de aptidão para o serviço. Qualquer modificação por parte do operador no sistema de caderneta técnica de bordo deve ser apresentada à autoridade para a aprovação. Após de obter as licenças o ponto essencial é manter, por isso o cumprimento das condições JAR-OPS 1.175 e 1.180 definem que a renovação da validade do COA relacionado sobre o sistema de manutenção é essencial para manter em boas condições.

Os instrumentos e equipamentos necessários para cada voo é muito importante para a emissão do certificado de navegabilidade. Existem vários equipamentos e instrumentos que uma aeronave deve conter, que são apresentados na seguinte tabela:

Instrumentos e Equipamentos; Equipamento de comunicação e navegação e outros equipamentos	
Primeiros socorros	Sistema de comunicações
Equipamento de combate a incêndios	Dispositivos de proteção dos circuitos
Equipamento de emergência	Luzes e iluminação
Assentos e dispositivos de segurança	Sistemas de registo e divisórias interiores
Operações VFR e IFR	Outras operações especiais
Sistemas de avisos	Radar de tempo, deteção de radiação cósmica e sistema anticollisão

Tabela 7. Instrumentos e Equipamentos; Equipamento de comunicação e navegação e outros equipamentos.

Fonte: ANAC, D.L. nº 289/2003, 22/05/2018.

Na seguinte tabela é apresentado as normas dos respetivos equipamentos mínimos necessários e instrumentos que o operador deve efetuar nas operações de voo:

Serem aprovados pelo ANAC;
Estarem instalados de acordo com os requisitos aplicáveis, incluindo as normas mínimas de performance e os requisitos de operação e navegabilidade;
Estarem instalados para que, em caso de avaria numa das unidades de sistemas de navegação e de comunicações, não sejam afetadas outras das suas unidades, imprescindíveis à segurança do voo;
Estarem aptos a funcionar, sem prejuízo das exceções previstas na MEL.

Tabela 8. Normas dos equipamentos mínimos necessários e instrumentos.

Fonte: ANAC, D.L. nº 289/2003, 22/05/2018.

De acordo com os tipos de aeronaves operados pelo operador aéreo, a MEL (Lista de Equipamento Mínimo), deve conter também o equipamento de navegação, dependendo da área e rota.

De acordo com a regulamentação e com a pesquisa efetuada, para obter o COA e a licença de exploração é necessário criar um MOV (Manual de Operações de Voo).

O MOV apresentado pelo operador aéreo deve estar de acordo com as condições JAR-OPS 1.1045, que fala sobre o conteúdo do MOV. O operador deve ter várias seções separadas e cada seção tem a sua componente para orientar, por isso a descrição da respetiva informação no MOV é essencial, com a seguinte estrutura:

Administração e o controle do MOV – gere o respetivo manual, orientando se o mesmo encontra de acordo com toda a legislação aplicável, incluindo o COA, se o manual contém políticas operacionais exceto questões direcionadas com o tipo de aeronaves e procedimentos, que devem ser cumpridas pelo pessoal relevante, uma lista que descreve várias partes, conteúdos, aplicabilidade e uso, explicações e definições de termos e palavras necessárias para o uso do respetivo manual e o sistema de emenda e revisão;

Operação de aeronaves- nesta seção o operador deve apresentar todos os tipos, variantes ou aeronaves que pretende utilizar durante as suas operações, incluindo os procedimentos e instruções para cada aeronave, de uma forma segura;

Conteúdo e procedimentos sobre as rotas e aeródromos – o operador deve fazer uma breve descrição sobre todos os procedimentos e dados de informação para cada localização geográfica tanto para as rotas como para os aeródromos;

Formação – a formação é essencial no mundo aeronáutico, por isso esta seção deve conter todos os procedimentos de formação para os tripulantes e pessoal de outras funções.

Que tipo de informação é que o operador aéreo deve ter no seu Manual? De uma forma geral, deve ter toda a matéria, incluindo as indicações, importantes para a execução das funções de pessoal de operações. A responsabilidade de dar informação da matéria atualizada sobre as funções de pessoal apresentada no manual é totalmente da companhia aérea. Qualquer alteração no manual pelo operador, deve ser apresentado à ANAC e aprovado pela mesma. O MOV deve estar escrito e apresentado à autoridade competente na língua portuguesa e se o operador efetuar operações fora do espaço europeu deve ser na língua portuguesa e na língua estrangeira (inglesa). Se em caso o operador tiver o seu manual aprovado pela ANAC apenas em português, tem pelo menos um 1 (ano) de validade para apresentar à autoridade. De acordo com o presente regulamento, uma companhia aérea deve ter vários documentos e/ou manuais para cada aeronave da sua frota, como por exemplo:

- Manual de voo da aeronave – o operador deve ter um manual de voo para cada aeronave da sua frota, certificado pela ANAC;
- Diário de navegação – em conformidade com as condições JAR-OPS 1.1055, é muito importante efetuar o registo de todos os dados necessários sobre os voos, pelo piloto comandante, e esse registo é feito neste “Diário de Navegação”, por isso qualquer operador deve possuir o mesmo, em cada aeronave da sua frota. Nos termos dispostos das normas JAR-OPS 1.1055, uma das essenciais informações que deve ser introduzida no respetivo diário é a matrícula da aeronave, a data do voo, identificação dos tripulantes, os deveres efetuados pelos tripulantes, local e hora de partida e chegada, identificação do número de horas de voo, tipo de voo, incidentes e assinatura do comandante. Por sua vez, o

operador não é obrigado a possuir um Diário de Navegação de cada aeronave, desde que a respetiva informação esteja registada numa outra documentação;

- Plano de voo operacional – em conformidade com as condições JAR-OPS 1.1060 e 3.1060, o plano de voo e os dados de registo de voo devem ser estruturados em maior especificidade e apresentados no seu MOV. Antes de cada voo é feita uma discussão e transmissão destes registos entre o piloto comandante, copiloto e o oficial de operações de voo. A informação que o plano de voo operacional deve conter é a informação que está disposta no **anexo 7** do projeto;
- Conservação de documentos – o operador deve conservar todos os dados e registos técnicos e operacionais por um período recomendado pela autoridade (de acordo com as normas do apêndice nº 1 JAR-OPS 1.1065 e de acordo com o presente regulamento do artigo nº66). Uma companhia deve continuar a manter em terra os seguintes dados e documentos:
 - Cópia do plano operacional de voo;
 - Cópia das partes relevantes da caderneta técnica de bordo da aeronave;
 - NOTAM (*Notice to Airmen* – divulgação ou transmissão de uma notícia/informação aeronáutica)) específicos para a rota utilizada pelo operador;
 - Documentação referente à massa e centragem, quando requerida nos termos das normas JAR-OPS 1.625 e 3.625;
 - Informação sobre cargas especiais.

Fonte: D.L. nº 289/2003, Dados e documentos a possuir em terra.

Documento a bordo - a companhia deve possuir vários documentos a bordo das suas aeronaves que também estão dispostas nas normas JAR-OPS 1.125, 1.130, 1.135, 3.125, 3.130 e 3.135.

A seguinte tabela apresenta exatamente os documentos a bordo necessários, que o operador deve transportar (conforme as normas JAR-OPS identificadas no parágrafo anterior), sendo que alguns deles já foram especificados também nos pontos anteriores:

Certificado de matrícula;
Certificado de navegabilidade;
Certificado de ruído, quando aplicável;
Licença de estação de radiocomunicações;
Diário de navegação;
Caderneta técnica de bordo da aeronave;
Original ou cópia da apólice de seguro de responsabilidade civil;
Original ou cópia da licença de exploração;
Original ou cópia do COA;
MOV ou as partes adequadas às operações em causa;
Manual de voo da aeronave ou outros documentos que contenham as classes de performance exigidas e qualquer outra informação necessária para a operação da aeronave nos termos do seu certificado de navegabilidade;
Cartas apropriadas e atualizadas para cobrir a rota de voo proposto e qualquer rota ao longo da qual seja razoável prever que o voo possa divergir;
Plano de voo operacional;
Plano de voo ATS (serviços de tráfego aéreo);
NOTAM apropriados;
Informação meteorológica adequada;
Documentação referente à massa e centragem, nos termos do artigo nº 33;
Rol de passageiros especiais, tais como pessoal de segurança que não seja considerado tripulante, passageiros de mobilidade reduzida, passageiros inadmissíveis, deportados e passageiros sob custódia legal;
Informação sobre cargas especiais, incluindo mercadorias perigosas;
Qualquer outra documentação requerida pelas autoridades competentes dos Estados envolvidos no voo, tais como a informação sobre passageiros ou carga;
Impressos necessários sobre a elaboração de relatórios e comunicações de ocorrências.

Tabela 9. Documentos de bordo.

Fonte: ANAC, D.L. nº 289/2003, 01/06/2018.

Nota: o artigo 33º do presente regulamento, define que a massa e o centro de gravidade da aeronave deve estar limitada de acordo com as especificações do seu MOV para evitar o perigo. Uma aeronave antes de iniciar as suas operações, a sua massa e o centro de gravidade deve ser pesada. Os documentos referidos anteriormente, faz parte da responsabilidade do piloto comandante verificar se os mesmos possuem a bordo da aeronave.

Quaisquer documentos e dados registados das operações de voo podem e devem ser disponibilizados aos membros da ANAC, durante o seu exercício de funções.

No MOV também deve estar descrito os requisitos mínimos para os tripulantes suplementares e para os tripulantes com pouca experiência. Num grupo da tripulação técnica de voo deve estar um indivíduo que obtenha uma licença de técnico de voo. As ações de formação devem estar descritas no respetivo manual que são designadas pelas ações em diferenças ou de familiarização, dispostos nas normas da JAR-OPS 1.950 e 3.950. A ação de formação em diferenças é quando um tripulante inicia as suas operações de voo numa outra variante de uma aeronave do mesmo tipo ou outro tipo, cujo as classes sejam as mesmas ou quando existe alterações dos equipamentos e a ação de formação de familiarização é quando um tripulante efetua operações de voo numa outra aeronave em que as classes sejam as mesmas com conhecimentos suplementares. Todas as formações ligadas diretamente ou indiretamente ao operador aéreo devem estar descritas no MOV, incluindo os requisitos mínimos para o processo de seleção dos pilotos comandantes (de acordo com o presente regulamento e as normas JAR-OPS 1.955, 1.960, 1.970, 1.975, 1.978, 3.955, 3.960, 3.970 e 3.975), e também para os restantes tripulantes. Se o operador tiver condições/possibilidades pode estabelecer normas para os mesmos efetuarem operações de voo em mais de um tipo de aeronave (dispostos nos termos das normas JAR-OPS 1.980, 1.981 e 3.980). Formação para as operações de voo de visibilidade reduzida também é essencial incluir no MOV (dispostos nas normas JAR-OPS 1.455 e 3.455). No mundo de aviação para iniciar qualquer função é necessária formação, porque são muitas áreas, vários tipos de equipamentos em maior especificidade e várias funções como foi apresentado em alguns dos anteriores exemplos.

Na tabela seguinte é apresentado algumas contraordenações na utilização das licenças de autorização dos operadores aéreos e dos serviços aéreos:

Contraordenações

Caso de negligência por pessoas singulares	750€ (mínima) e 1870€ (máxima)
Caso de dolo por pessoas singulares	1870€ (mínima) e 3740€ (máxima)
Caso de negligência por pessoas coletivas	5000€ (mínima) e 22445€ (máxima)
Caso de dolo por pessoas coletivas	15000€ (mínima) e 44891€ (máxima)

Tabela 10. Contraordenações.

Fonte: ANAC, D.L. nº 289/2003, 02/06/2018.

Alguns dos exemplos da apresentação do valor das coimas são por exemplo, para aqueles indivíduos que executam serviços aéreos que não sejam titulares/responsáveis de uma licença de exploração e de um COA, que o operador não cumpra os requisitos necessários para efetuar um voo, que o piloto comandante não cumpra as normas para a verificação dos níveis de combustível e entre outros (dispostos nos termos do artigo 104º do presente regulamento).

2.3.2 Portaria nº 606/91

A capacidade financeira e a sua gestão são essenciais em todas as empresas, principalmente nas companhias de aviação, porque estamos perante às taxas muito elevadas. Nos termos dispostos das normas do presente regulamento, as taxas em relação ao licenciamento de transporte aéreo, seja pela emissão, modificação, suspensão ou revalidação, devem ser pagas pelo titular do COA ou do respetivo operador aéreo, anualmente. As taxas de concessão consistem num valor fixo, que são atribuídas de acordo com as condições recomendadas pelo operador aéreo (tipo de aeronaves, dimensão de frotas), ou seja, é calculado de acordo com o peso total das aeronaves de cada frota e o pagamento deve ser efetuado na tesouraria da DGAC-ANAC (Direção Geral de Aviação Civil) no prazo máximo do dia 14 (quatorze) de março de cada ano. Se em caso, por qualquer motivo a autoridade não aceitar algumas das condições recomendadas pelo operador aéreo durante o seu processo de licenciamento (concessão da licença), a mesma autoridade (ANAC) exigirá pagamento de taxas de outros valores

acrescentados, em que também é calculado de acordo com as características de aeronaves, incluindo valores da tonelagem suplementar. Especificamente a taxa é calculada pela cada marca e tipo de aeronave, cujo valor calcula-se pela soma do peso obrigatório permitido à descolagem com o valor incerto por cada tonelada do peso total das aeronaves das suas frotas. Se o operador aéreo tiver possibilidades pode e deve comprar aeronaves de novos modelos, tipos/marcas, sendo que é necessário substituir ou submeter o COA à autoridade, sabendo que as taxas de pagamento são acrescentadas (conforme as características de aeronaves) para qualquer tipo de informação que o operador pretende substituir no seu COA. Os certificados de operador aéreo só podem ser emitidos depois do respetivo pagamento na tesouraria da ANAC- DGAC (Direção Geral de Aviação Civil), numa validade máxima de 30 (trinta) dias a contar da data de emissão.

No ponto anterior foi mencionado sobre a descrição de taxas das licenças, no qual exige ao operador aéreo os valores das taxas que podem ser calculadas para a concessão, alteração ou suspensão de licenças. Por sua vez, através de uma investigação e pesquisa profunda, a presente Portaria apresenta determinados valores de taxas de licenciamento de transporte aéreo regular interior, de transporte aéreo não regular e do certificado de operador aéreo, como por exemplo:

Concessão da respetiva licença	170 000\$00
Acrescida por cada tonelada	2 500\$00
Alteração ou suspensão da respetiva licença	70 000\$00
Alteração que implique aumento de peso global da frota:	
Taxa fixa	70 000\$00
Acrescida por cada tonelada	2 500\$00
Taxa anual	7 500\$00
Acrescida por cada tonelada	750\$00

Tabela 11. Taxas de licenciamento de transporte aéreo regular interior e de transporte aéreo não regular.

Fonte: Portaria nº 606/91, ANAC, 02/06/2018.

A seguinte tabela apresenta os valores de taxas do certificado de operador aéreo em relação a partir de uma primeira aeronave de acordo com as marcas e modelos de cada uma, e os mesmos são acrescentados 6000\$ por cada tonelada relacionado com o peso total da frota, como por exemplo:

Até 2700 kg	100 000\$00
Mais de 2750 kg até 5700 kg	200 000\$00
Mais de 5700 kg até 25 000 kg	400 000\$00
Mais de 25 000kg até 90 000 kg	800 000\$00
Mais de 90 000 kg	1 200 000\$00

Tabela 12. Taxas do certificado de operador aéreo em relação à primeira aeronave de cada marca e modelo.

Fonte: Portaria nº 606/91, ANAC, 04/06/2018.

De acordo com a presente portaria a ANAC disponibilizou no seu *site* os valores convertidos em moeda Euro, que variam em função do peso total das aeronaves em toneladas no ano civil que o operador aéreo deve pagar:

Concessão da respetiva licença	847.96€
Acrescida por cada tonelada	12.47€
Alteração ou suspensão da respetiva licença	349.16 €
Alteração que implique aumento de peso global da frota:	349.16 €
Taxa fixa:	12.47 €
Acrescida por cada tonelada	12.47 €
Taxa anual	37.41 €
Acrescida por cada tonelada	3.74 €

Tabela 13. Taxas de licenciamento do transporte aéreo disponibilizadas pela ANAC convertidas em moeda € (Euros).

Fonte: Página oficial de Internet da ANAC, 04/06/2018.

2.3.3 Decreto-Lei nº 159/2004, CIA (Comunicação de Informação Aeronáutica)
– 06/2004 e CIA (Comunicação de Informação Aeronáutica) – 22/06.

O presente regulamento define sobre as taxas de várias seções atribuídas pela ANAC, não propriamente de valores em si, mas sim sobre o conteúdo para o respetivo pagamento. O objetivo de criação deste Regulamento pela ANAC, é regular a cobrança de taxas por empresas que prestam ou pretendem prestar serviços aéreos. Como foi explicado nos pontos anteriores do projeto, para obter e manter o COA, a licença de exploração em condições benéficas, é necessário obter a certificação de todas as seções de postos de trabalho numa companhia aérea, como por exemplo, a certificação de aeronavegabilidade, de ruído, de aeródromos, de navegação aérea. Para isso a ANAC exige pagamentos das taxas por parte da companhia aérea, por sua vez, as respetivas taxas de pagamento são para vários postos de trabalho que são apresentadas neste projeto em formato de anexo. A ANAC cobra as taxas fixas para abertura de um processo administrativo para qualquer tipo de trabalho que for proposto pela respetiva empresa ou organização, incluindo também para emitir certificados, licenças ou autorizações. As taxas são fixadas por portaria do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

As taxas de licenciamento e de certificação de companhias aéreas são cobradas pelos seguintes exemplos:

- A emissão, revisão ou qualquer alteração de licença de transporte aéreo comunitário;
- A emissão de licença de transporte aéreo intracomunitário temporária;
- Suspensão e anuidade da licença de transporte aéreo intracomunitário;
- Emissão, alteração ou suspensão da licença de transporte aéreo não regular internacional;
- Anuidade da licença de transporte aéreo não regular internacional;
- Emissão ou suspensão da licença de transporte aéreo regular internacional;
- Publicações em Diário da República das licenças.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004, artigo 11º, 06/06/2018.

Perante às taxas de emissão e da respetiva cópia, modificação ou cancelamento do COA, modificações no MOV e os restantes manuais, emissão de documentos, documentos de inspeções de voos e outros documentos sobre todas as outras atividades que a ANAC exige (conforme explícito no presente capítulo), são aquelas taxas que também devem ser pagas de acordo com os montantes publicados e fixados também por portaria do Ministro de Transportes que são designados pelas taxas de certificação de companhias aéreas e de segurança operacional. Existem também várias taxas que são apresentadas no presente projeto por anexos, como por exemplo, de licenciamento (**anexo 8 - oito**), de certificação e de companhias de trabalho aéreo (**anexo 9 - nove**), de licenças de pessoal aeronáutico (**anexo 10 - dez**), taxas sobre as entidades que ministram formações (**anexo 11 - onze**), de emissão sobre a certificação de aptidão profissional (**anexo 12 - doze**), de todos os registos sobre todos os direitos, declarações, processos aeronáuticos (**anexo 13 - treze**), de regulação económica (**anexo 14 - quatorze**), de aeródromos e navegação aérea (**anexo 15 - quinze**), de aeronavegabilidade (**anexo 16 - dezasseis**), de facilitação e segurança (**anexo 17 - dezassete**). As respetivas taxas são anunciadas, nos escritórios e na página de internet da ANAC.

De acordo com todas as regulamentações explícitas no presente capítulo, e de acordo com a CIA (Circular de Informação Aeronáutica – Portugal) de 06/2004, fala sobre as normas para a emissão, revalidação, alteração, suspensão e revogação do COA, JAR OPS 1 e 3, resume-se que, o processo inicial para obter e manter a licença do COA, é a certificação inicial, uma das fases para iniciar o respetivo processo. O COA só pode e deve ser aprovado de acordo com a licença de serviços de transportes aéreos. O primeiro procedimento para obter o COA é uma reunião inicial e de seguida estudar o processo de aprovação e certificação. O pedido para uma reunião para dar o seguimento deste processo deve ser 90 (noventa) dias antes de iniciar a exploração de serviços aéreos. Ou seja, o operador que pretende iniciar e efetuar serviços de transporte aéreo deve contactar à ANAC para efetuar o pedido de marcação de uma reunião, 10 (dez) dias antes da data proposta da respetiva reunião, para discutir sobre o processo, enviando um email ou dirigindo aos escritórios, juntamente com os respetivos requerimentos/formulários, devidamente preenchidos e assinados (disponibilizados no *site* da ANAC e nos **anexos 18 - dezoito** do projeto). O objetivo desta reunião é

esclarecer dúvidas, apresentação dos indivíduos envolvidos no processo de certificação, apresentação e discussão do plano de operação. Os indivíduos que devem estar presentes na reunião são por exemplo, o Administrador Geral/Presidente/Proprietário, Diretor de operações de voo, Diretor de manutenção e também outro pessoal que seja diretamente envolvido neste processo. Em relação aos restantes manuais e documentos exigidos pela autoridade também podem ser entregues após a aprovação da reunião inicial. Os 3 (três) representantes acima referidos são obrigatórios comparecer na reunião, se não for o caso, a ANAC pode cancelar a reunião a qualquer momento. Após a aprovação da reunião inicial a ANAC pode e deve interromper em qualquer momento ao operador que pretende iniciar e efetuar serviços de transporte aéreo, e se a autoridade verificar uma vez que a documentação e manuais não estiverem em conformidade pode cancelar ou suspender de imediato o processo de certificação. A autoridade pode ainda suspender se o operador tiver passado 45 (quarenta e cinco) dias sem responder aos pedidos de recomendação e sem dar o seguimento dos seguintes procedimentos do processo. A não-aceitação e aprovação deste processo, documentos e manuais entregues pelo operador são devolvidos, e se o operador não levantar os respetivos documentos no prazo máximo de 30 (trinta) dias são destruídos por parte da autoridade. Qualquer falta de documento ou incorreto preenchimento pode ser suspenso por parte da autoridade, mas o operador pode tentar submeter novamente o pedido desde que esteja tudo em conformidade.

Os manuais que devem ser entregues juntamente com o requerimento/formulário ou após a reunião inicial são:

- Manual de operações de voo;
- Manual de gestão do sistema de manutenção;
- Programa de manutenção de cada tipo de aeronave;
- Caderneta técnica de cada tipo de aeronave;
- As especificações técnicas dos contratos de manutenção com qualquer organização de manutenção JAR 145;
- Lista de Equipamento Mínimo (MEL) por aeronave ou frota;
- Manual de instrução sobre equipamento e procedimentos de emergência para tripulantes de cabina, se aplicável;
- Manual de CRM (*Crew Resource Management*);

- Outros manuais específicos para o tipo de autorizações especiais/aprovações requeridas.

Por sua vez, como foi mencionado durante este capítulo que o MOV é essencial para a obtenção destas licenças, sendo assim, o operador que pretende explorar atividades aéreas deve criar um MOV, de acordo com a Subparte P do JAR OPS 1 e 3. A ANAC avalia todos os manuais entregues pelo operador aéreo, caso se o departamento de licenciamento, de navegação aérea e outros departamentos relacionados com o processo de certificação, detetar várias não conformidades, qualquer um dos manuais pode ser rejeitado, mas sempre é possível apresentar um novo manual, devidamente corrigido de acordo com as anomalias recomendadas pela autoridade do determinado departamento, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias.

Durante a sua exploração de serviços aéreos a autoridade pode e deve auditar ou inspecionar qualquer manual envolvido no processo. As auditorias são muito importantes para um operador aéreo, porque o objetivo de realizar uma auditoria é verificar se o operador explora as suas atividades aéreas dentro das conformidades ou não, se respeita os manuais e documentos ou não. Após de toda a análise e se for aprovado o processo, a ANAC emite um COA. A partir da entrega do COA, a responsabilidade do operador aéreo é de respeitar todas as normas, incluindo os manuais.

Em relação à revalidação do COA varia entre os vários fatores. Por sua vez, a validade de um COA é de 1 (um) ano e para revalidar o certificado deve ser entregue em impresso (conforme apresentado no **anexo 19 – dezanove** do projeto), com uma antecedência de 30 (trinta) dias a contar a data de expiração do certificado. Em relação à substituição do Administrador Geral/Proprietário ou qualquer outro indivíduo do operador aéreo, o mesmo deve comunicar por escrito à ANAC, com toda a informação, justificando em maior especificidade, devidamente preenchido o formulário disponibilizado pela ANAC e apresentado no **anexo 20 (vinte)** do presente projeto. Se em caso e de acordo com toda a legislação aplicável, a autoridade aceitar o respetivo elemento, a mesma deve também enviar um comunicado por escrito a aprovação do indivíduo para exercer essa função, solicitando ao operador com uma máxima urgência para as emendas no seu manual (conforme as normas da JAR OPS 1 e 3.905). Se um operador pretender excluir ou incluir uma ou mais aeronaves do seu COA, deve de

imediatamente comunicar à ANAC (Departamento de Operações). Esse comunicado, é um formulário criado e disponibilizado pela autoridade e também apresentado no mesmo **anexo (21 – vinte e um)** do projeto, que também serve para incluir e/ou excluir aeronaves que o operador aéreo pretende. Para incluir aeronaves no COA, é necessário preencher e enviar o formulário (conforme mencionado acima) e os documentos necessários recomendados pela autoridade competente são:

- Manual de voo da aeronave;
- Lista de Equipamento Mínimo (MEL), 2 (dois) exemplares;
- Alteração/Revisão ao MOV, contemplando os novos procedimentos aplicáveis à nova aeronave;
- Alteração/Revisão ao Manual de Treino, se independente do MOV, contendo os programas de treino dos tripulantes técnicos e de cabina na nova aeronave;
- Cópia da apólice do seguro requerido para o tipo de operação;
- Lista das autorizações especiais requeridas para a aeronave, acompanhada da documentação de suporte a essas autorizações;
- Programa de manutenção da aeronave.

Os manuais e documentos acima referidos devem ser entregues numa antecedência de 15 (quinze) dias do início das suas operações. É verificado pelo Chefe de departamento de operações o respetivo formulário e os documentos, que ao mesmo tempo selecionará auditores para a avaliação do processo. Em caso de inclusão de aeronaves, a ANAC avisa sempre ao operador a data prevista para a realização de auditoria de novas aeronaves. Por sua vez, o COA alterado só deve ser entregue quando o anterior for devolvido pela companhia aérea para que a ANAC anule o processo, através de um carimbo cancelado no certificado. Em relação às auditorias, são constituídas por conformidades e não conformidades, conforme apresentado no **anexo 22 (vinte e dois)** do presente projeto. Se o operador respeitar todas as normas que deve ser suposto, o processo pode ser designado pelas conformidades e se for o caso contrário, não conformidades. As não conformidades podem ser constituídas por 3 (três) níveis, dependendo das suas anomalias, como por exemplo nível 1 (um), significa que obtém uma não conformidade maior (grave), nível 2 (dois), uma não conformidade menor (pouco grave) e nível 3 (três) significa que apenas tem observações e não anomalias ou

não conformidade. Por sua vez, um exemplo descrito sobre uma qualquer não conformidade de nível 1 detetada por um dos auditores da ANAC, pode ser caracterizada, por exemplo, em não ter o acesso a qualquer parte de departamento do operador, das aeronaves, escritórios e entre outros. Para o caso do processo de certificação do COA, o auditor pode detetar as anomalias/não conformidades tanto de nível 1 (um), como de 2 (dois) ou de 3 (três) e as mesmas devem ser corrigidas pelo operador para a obtenção do respetivo COA. O COA deve ser suspenso temporariamente, se o auditor encontrar não conformidades de nível 1 (um) no processo de revalidação do COA e só é emitido um novo, após a sua correção. As correções de não conformidades podem ser de nível 1 (um) e 2 (dois) feitas até à validade máxima de 6 (seis) meses e 28 (vinte e oito) dias antes da caducidade da correção. Se em caso, o operador aéreo não cumprir os prazos para a correção das não conformidades de nível 2 (dois), é comunicado ao Proprietário/Administrador Geral, pela ANAC, para corrigir as mesmas num período máximo de 3 (três) meses. Nas não conformidades de nível 3 (três), a ANAC, não toma nenhuma ação, porque é apenas uma informação que é dada ao operador, não considerando nenhum tipo de anomalias nem desrespeito das normas da JAR OPS 1 e 3. Quem deve receber as informações e as não conformidades é o responsável do departamento de qualidade do operador aéreo e com o Administrador Geral, incluindo os restantes responsáveis de cada departamento tomam uma ação. Uma vez que for recusado ou cancelado temporariamente ou totalmente o processo de correção ou mesmo para a emissão do COA, o operador pode efetuar um novo pedido para reabrir o processo de aprovação, fazendo por escrito o preenchimento dos requerimentos disponibilizados pela ANAC e apresentados nos anexos 15 (quinze) no presente projeto (Formulários de concessão de COA). Em relação ao processo de pagamento de taxas para a emissão, revalidação, ou alteração do COA, o departamento da ANAC/OPS comunica sempre ao operador aéreo sobre o valor e toda a informação das taxas de pagamento (conforme explicado nos subcapítulos anteriores).

A CIA 22/06 define que, todas as companhias aéreas com o objetivo de transportar passageiros e carga devem respeitar todas as normas técnicas disponibilizadas pela ANAC e apresentadas as mesmas em toda, na presente dissertação, incluindo também as normas das Telecomunicações Aeronáuticas, no qual a autoridade exige em instalar os ELT's nas suas aeronaves. As ELT's são designadas pelos Emissores de Localização de

Emergência, que são equipamentos que transmitem sinais a uma respetiva frequência, podendo ser manuais ou automáticos. Por sua vez, a ANAC também responsabiliza no registo na sua base de dados, para o seu controlo, dos ELT`s instalados em aeronaves civis do Estado português, sendo assim, o operador aéreo deve submeter o pedido sobre os equipamentos instalados e a ser instalados nas suas aeronaves. O respetivo formulário está apresentado no **anexo 22** com as instruções na presente dissertação.

De acordo com o respetivo formulário e com o anexo 6 parte 1 da ICAO, existem vários tipos de ELT`s, como por exemplo, Automático Fixo (ELT, AF), um ELT que pode ser instalado efetivamente com a única opção de ser automático; Automático Portátil (ELT, AP), um ELT que pode ser instalado e removido na sua aeronave também com única a opção de ser automático; Automático Ejetável (*Deployable*) (ELT, AD), um ELT que pode ser instalado à sua aeronave com a opção de ser expulsado automaticamente e ativado por sensores de água e um emissor de sobrevivência (ELT, S), ELT que deve ser instalado dentro de uma aeronave num sítio bem visível e com uma melhor facilidade de acesso, para que os sobreviventes consigam ter acesso e para ativar manualmente.

Nota: Se um ELT (S) não for ativado pelos sensores de água, não pode ser considerado um ELT (AP).

De acordo com os anexos 22 (formulário e instruções) da presente dissertação, os ELT`s devem ser aplicados pelos códigos de identificação, como por exemplo:

- *User Protocol* – serve para mensagens curtas, 1-1.112 bits;
- *User Location Protocol* – serve para mensagens longas, 1-144 bits;

Os códigos acima identificados são designados pelos protocolos de codificação usados em Portugal que são necessários para a sua transmissão de mensagens.

3. Metodologia

Este capítulo é designado pela metodologia e define-se em abordar sobre os métodos utilizados na investigação pelo autor para a realização do respetivo projeto, em várias fases, como por exemplo, a investigação exploratória, a investigação qualitativa e a investigação quantitativa. Pode-se dizer que este projeto se fundamenta na investigação científica (base de regulamentos). Com a pesquisa efetuada pelo autor, encontrou-se várias respostas e resoluções para a realização deste projeto, sendo que existiram também alguns problemas devido à falta de informação e para isso foi recomendado uma entrevista pelo autor para obter mais informações e respostas adequadas, mas por motivos excecionais e por falta da resposta do questionário (construído pelo autor), por parte da ANAC (departamento da regulação económica), o autor não conseguiu obter respostas e informações em maior especificidade, por isso pode-se mencionar que o projeto realizado pelo mesmo contém 1 (um) modo de investigação científica, o estudo de caso.

3.1 Finalidade de projeto da dissertação

A finalidade deste projeto é analisar e avaliar todo o processo de licenciamento de operadores aéreos em Portugal, por fases, para a abertura de uma companhia aérea.

3.2 Análise da abordagem metodológica

Nesta investigação, o autor visa procurar sobre os requisitos mínimos necessários para a abertura de uma companhia aérea, incluindo a análise e avaliação de todo o processo de licenciamento e como manter o mesmo em condições favoráveis e para isso foi pesquisado vários regulamentos internacionais, europeus e nacionais. De acordo com a pesquisa feita, documentos que existem para o tema deste trabalho são regulamentos criados pelas autoridades, desde o documento da ICAO a documentos nacionais (regulamentos), por isso esta investigação pode ser designada pela investigação limitada. O motivo de escolher este tema foi pela criação de uma companhia aérea, análise ao longo do percurso académico, principalmente nas aulas e no serviço numa visão geral dos aeroportos (principalmente no Aeroporto de Lisboa) onde devia haver mais restrições em algumas áreas e menos noutras (onde não é necessário) no processo

das licenças dos operadores aéreos e como manter as mesmas no mercado aeronáutico. Sendo que o autor é formado em gestão aeronáutica e um funcionário do Aeroporto de Lisboa.

Sendo que tem uma pequena noção sobre o funcionamento de uma companhia aérea e o funcionamento nas instalações aeroportuárias. O autor, desde a sua infância, foi sempre curioso em saber mais informações sobre as funcionalidades de uma aeronave e tem muito gosto a tudo o que diz respeito a aviões. Sendo que pretendeu desde sempre ter uma formação baseada nessa área. Com este projeto pretende saber mais requisitos para obter uma licença e explorar melhor os serviços no território português. Originando a realização da dissertação, cujo tema “Processo de Licenciamento de Operadores Aéreos em Portugal – Um Estudo Empírico” no curso superior de Mestrado em Gestão Aeronáutica, na área do transporte aéreo, na Universidade de Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Para a realização do presente projeto foram consultadas várias referências, principalmente “Regulamentos” e também tentativas de entrevista na autoridade do departamento do licenciamento de operadores aéreos, ANAC, sendo que o mesmo não foi efetuado com sucesso.

3.3 Metodologia de investigação do estudo de caso

O modo adotado para a realização desta dissertação é o estudo de caso, cujo um dos mais usados na investigação científica e de acordo com o *Yin*, 2005, com o *Ponte*, 2006 e *Meirinhos & Osório*, 2010. Contudo, é um método qualitativo considerado como um sistema de pesquisa, que serve para responder várias questões duvidosas, fatos individuais, processos organizacionais, políticos da sociedade e entre outros (em conformidade com o *Yin*, 2005). O respetivo método de investigação, por motivos a acontecimentos humanos, deve ser estudado dentro do contexto de vida real, (em conformidade com o *Dooley*, 2002 e *Meirinhos e Osório*, 2010). O estudo de caso pode ser usado como uma ferramenta de investigação, como por exemplo, nas entidades organizacionais, instituições, entidade social, em que é designado pelas pequenas generalizações (de acordo com o *Ponte*, 2006), ou então, na criação de uma empresa, incluindo os processos de implementação ou modificação de organizações nas decisões, em que é designado pelas grandes generalizações (de acordo com o *Stake*, 1999 e

Meirinhos e Osório, 2010). De acordo com o *Rodriguez*, 1999 uma observação participante é um modo de interação de recolha de dados de informação. Durante o presente estudo, existiu sempre a necessidade de recolha dos dados para encontrar soluções, respostas certas de acordo com a respetiva ferramenta (estudo de caso) e com várias técnicas de recolha dos dados e de análise do estudo, como por exemplo, analisar regulamentos, livros, documentos e entrevistas; análise dos dados recolhidos e entre outros (em conformidade com o *Yin*, 2005). De acordo com o *Brown*, 1992 e *Collins*, 1992, o *Designed-Based Research* (DBR) é uma metodologia de investigação de emergência, que por sua vez, com a utilização de novas técnicas e sistemas pode criar muitas informações, porque é uma investigação focada nos desenhos sistemáticos. O uso desta investigação pode resolver problemas em contextos de vida real. Segundo o *Collective*, 2003, a investigação focada no desenho define o relacionamento entre a teoria e prática que ajuda a melhorar a aprendizagem, implementar o conhecimento e construir teorias entre o ensino e a aprendizagem. Segundo *Oliveira*, 2009, diz que esta investigação deve ser utilizada após a técnica de planeamento em conjunto entre professores alunos na sala de aula, comparando e explícito claramente a teoria e a prática. Segundo o *Cobb*, 2003, definiu 5 (cinco) características para este estudo de caso, que são:

1. Desenvolvimento de teorias sobre a aprendizagem;
2. Pôr em prática a respetiva investigação efetuada;
3. Utilização dos ciclos de redesenho (de acordo com o *Signorelli*, 2007), apresentado no ponto seguinte;
4. Os investigadores (Professores e Alunos) cumprem e respeitem o seu papel de uma forma justa e clara;
5. A investigação deve ser assertiva, atingindo os seus objetivos.

Segundo o *Costa & Poloni*, 2011, define que o respetivo método de investigação, o registo de dados pode ser feito por várias formas, como por exemplo, por descrição, por filmagem, por fotografia, por gravação e por entre outros. Por sua vez, o autor para a realização da respetiva dissertação utilizou essas formas para o registo de dados.

Nota: Em relação de uma das características acima mencionadas, sobre os ciclos de redesenho, são: Preparação; Atuação; Análise; Reflexão e Modificação. Pode-se resumir, que a metodologia de estudo de caso é constituída por 3 (três etapas):

Identificação do caso de estudo, Planeamento, Desenvolvimento e Considerações Finais.

O motivo do respetivo tema optado pelo autor como metodologia de investigação do estudo de caso foi pela necessidade de requer mais informações válidas, de se analisar a confrontação entre o aspeto regulatório referente ao licenciamento de operadores aéreos em Portugal e o estudo empírico proposto pelo autor designado pelo “*GUIGAIRLINES*”.

3.4 Ferramentas e fontes de recolha de dados de informação de uma forma geral e específica

Durante a investigação, o autor foi retirado alguns dados de informação qualitativos, nos respetivos documentos, principalmente nos regulamentos. A maioria e a principal informação que foi obtida para a realização desta dissertação, essencialmente a “Revisão da Literatura” foi dos regulamentos. Por sua vez, para pôr em prática esta dissertação, demonstrando casos e exemplos práticos para obter e manter as licenças de operadores aéreos em Portugal, era necessário ter informação teórica, que está disponibilizada nos regulamentos apresentados na presente dissertação. Conforme o *Costa & Poloni*, 2011, para a realização desta investigação, foram utilizadas várias técnicas e procedimentos para a recolha de dados de informação, como por exemplo, a observação direta do autor/investigador nos documentos retirados da Internet, principalmente da página oficial da ANAC, relacionados sobre o processo de licenciamento de operadores aéreos, descrevendo nas notas de informação, as partes mais relevantes. Por sua vez, a recolha de informação também foi obtida através dos Professores nas salas de aulas e por Orientador regularmente envolvidos na matéria do licenciamento de operadores aéreos. De seguida, demonstra as fontes e os documentos em que a informação foi consultada e retirada pelo investigador:

Regulamentação internacional:

- ✓ Documento 9626 da ICAO: Manual de Regulação de Transporte Aéreo Internacional, Segunda Edição, 2004.

Regulamentação Europeia:

- ✓ Regulamento (UE) n° 965/2012 da Comissão de 5 de outubro de 2012:

Define sobre as condições técnicas e administrativas par as operações aéreas.

- ✓ Regulamento (CE) nº 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008:

Define sobre as normas comuns de exploração de serviços aéreos.

- ✓ Regulamento (CE) nº 859/2008 da Comissão de 20 de agosto de 2008:

Relativo sobre a harmonização de normas técnicas e administrativos no setor da aviação civil- Subparte C- Certificação de Operadores Aéreos.

- ✓ Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014

Fala sobre a aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvido nestas tarefas.

Regulamentação Nacional:

- ✓ Decreto-Lei nº 289/2003;
- ✓ Portaria nº 606/91;
- ✓ Decreto-Lei nº 159/2004;
- ✓ CIA (Comunicação de Informação Aeronáutica) 06/2004;
- ✓ CIA (Comunicação de Informação Aeronáutica) 22/06.

3.5 Pesquisa exploratória

A pesquisa exploratória é essencial para o conteúdo desta dissertação, porque é muita informação disponibilizada pelas autoridades internacionais e nacionais. Segundo o *Correa et.al.*, 2009, e o motivo de utilizar a pesquisa exploratória nesta investigação é para obter uma resposta a um problema geral e ter uma resposta adequada entre as hipóteses pesquisadas e as variáveis essenciais que precisam de ser observadas e foi isso que aconteceu durante a investigação para obter dados relevantes sobre as licenças. Por sua vez, foram pesquisados vários documentos, incluindo regulamentos para ter uma informação geral sobre as licenças, ou seja, para abrir uma companhia aérea é preciso ter um COA, uma licença de exploração e dentro destas licenças são necessários vários documentos que são apresentados e descritos na presente dissertação, por isso essa informação geral foi essencial e fácil de realizar a “Revisão da Literatura”. E de acordo com esta pesquisa, o que ajudou ao autor foi ter um forte conhecimento sobre o processo de licenciamento de operadores aéreos em Portugal, feita pela observação e

leitura dos regulamentos e recolha de informação pelo Professor/Orientador e pode-se dizer, que é um processo muito complexo e demorado.

3.6 Pesquisa qualitativa

Segundo *Malhotra*, 2004, a pesquisa qualitativa, que pode ser designada pela metodologia de pesquisa não programada que pode ser constituída em pequenos exemplos para perceber a situação do problema, sendo que o principal objetivo desta pesquisa é baseada mais nos comentários e na interpretação da respetiva matéria do que na avaliação ou consulta da mesma, por isso deve-se procurar o conteúdo, a resposta do problema, mas só o essencial e com o maior volume de interpretações (conforme o *Freixo*, 2011). Sendo que essa técnica foi utilizada mais no capítulo de “Propostas” principalmente nos exemplos práticos, ou seja, o objetivo foi obter informações importantes sobre os requisitos para o licenciamento de operadores aéreos, demonstrando ao mesmo tempo exemplos práticos para o mesmo, incluindo o financiamento das aeronaves e das certificações. O autor teve um extraordinário apoio pelo Professor/Orientador e também nos documentos pesquisados e recomendados pelo mesmo.

3.7 Análise de conteúdo baseada na pesquisa qualitativa

O essencial para analisar o conteúdo do respetivo problema é a entrevista. É uma técnica que pode servir para analisar, descrever e interpretar as dúvidas e encontrar soluções ou respostas certas diretamente e pessoalmente com o responsável do departamento, considerado como um testemunho e uma referência bastante forte com valor, mas com as técnicas implementadas seguramente e certamente pelo investigador, o mesmo pode ter acesso a várias informações para uma explicação complexa, segundo o *Quivy e Campenhoudt*, 1992.

3.8 Entrevista

Para obter informações adequadas, foi recomendado pelo autor/investigador ao Professor/Orientador uma entrevista para o departamento de licenciamento de operadores aéreos e/ou Regulação Económica na ANAC. O Orientador enviou um email oficial com um guião de entrevista, que também foi registado e com conhecimento do D.A.T. (Departamento de Transportes Aéreos) e do coordenador do Curso de Mestrado

em Gestão Aeronáutica da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, para a ANAC, que é uma das parcerias do respetivo Ensino Superior. Por sua vez, o guião de entrevista foi constituído por algumas perguntas:

1. Qual o organismo responsável pelo licenciamento de operadores aéreos no território português?
2. Quais são os requisitos mínimos obrigatórios para o processo de licenciamento de operadores aéreos no território português?
3. Qual o prazo estimado para o licenciamento de operadores aéreos no território português?
4. Quais os custos associados no processo de licenciamento no operador aéreo no território nacional?
5. Quais as etapas associadas a um processo de licenciamento de um operador aéreo no território nacional?

As perguntas acima mencionadas são essenciais para o desenvolvimento da presente dissertação e praticamente são os pontos que foram interpretados na mesma. Mas, o autor e o orientador da presente dissertação não conseguiram obter nenhuma resposta por parte da ANAC, conforme mencionado no início do presente capítulo. Sendo que, vai ser apresentado em anexo a prova do email de solicitação da entrevista.

3.9 Validação dos Regulamentos

A validação dos documentos é uma das fases principais no processo de recolha dos dados. Validar a informação recolhida para a respetiva dissertação pode ser efetuada por vários modos. De acordo com o *Morais*, 2005, o investigador deve fazer um resumo descrito ou estatístico com as principais características, em conformidade com a informação consultada. O investigador/autor fez uma pesquisa explorada e à medida em que foi encontrando as informações dos regulamentos e do Professor/Orientador, que faziam sentido para o presente tema da dissertação, o mesmo foi elaborando e descrevendo um resumo para cada parte do tema. O resumo foi feito pelo investigador com as orientações do Orientador e validado pelo mesmo.

4. Considerações Finais

4.1 Principais contributos

Um dos principais contributos para esta dissertação é a ICAO, que criou um Documento 9626, sobre a regulação do transporte aéreo internacional, em que a sua função é regularizar a aviação civil internacional (mencionado no 1º capítulo da presente dissertação). A ICAO é que criou a norma, que cada Estado-Membro deve criar uma autoridade para a supervisão, fiscalização e regularização da aviação civil do seu Estado. No caso de Portugal é a ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil), como mencionado nos capítulos anteriores. Um dos principais contributos para obter o COA é uma reunião inicial com os superiores hierárquicos do departamento de licenciamento de operadores aéreos. Para a marcação da respetiva reunião deve ser preenchido pela empresa ou proprietário, um formulário disponibilizado pela ANAC, de acordo com o CIA – 06/2004 e com o anexo 18 da presente dissertação. No respetivo formulário o proprietário deve preencher o nome da empresa, morada da sede da companhia, os contatos, tipo de certificação, se pretende fazer operações de transporte aéreo Intracomunitário, Transporte Aéreo Regular ou não Regular Internacional ou então tipos de operações, carga, passageiros, serviço de emergência médica (SEM) ou ambulância. O respetivo formulário também solicita preencher qual o fabricante das aeronaves, incluindo o modelo e a matrícula das aeronaves, de acordo com o Regulamento (CE) nº 965/2012. Durante o envio deste formulário ou após a respetiva reunião deve ser entregue toda a documentação exigida pela ANAC que está também descrita na presente dissertação no subcapítulo 2.3.3. Por sua vez, resumindo e concluindo os respetivos documentos são:

- Formulário de concessão do COA, anexo 18 da presente dissertação;
- Formulário de aprovação de pessoal dirigente do COA juntamente com os currículos vitais, anexo 20 da presente dissertação;

- Formulário de autorização de código de transponder e do registo de ELT (Emissor de Localização de Emergência);
- 2 exemplares do Manual de Operações de Voo, descritos na parte A;
- 2 exemplares do Manual de Qualidade;
- 2 exemplares do MEL;
- 2 exemplares do Manual de Treino e Formação, descritos na parte D;
- 2 exemplares do Manual de Gestão de Segurança, *Safety*;
- 2 exemplares do Manual de Segurança, *Security*;
- 2 exemplares de Manual de Técnicos de aeronave, descritos na parte D e;
- 1 Manual de Rotas e Aeródromos, descritos na parte C.

Fonte: Página oficial de Internet da ANAC, 29/08/2018.

Os documentos que são entregues para a concessão do COA e da licença de exploração devem ser elaborados e apresentados com os responsáveis de cada departamento, como por exemplo, Responsável do departamento de manutenção (ter pelo menos experiência mínima e formação na área de engenharia), por sua vez permite ao proprietário ter um apoio na elaboração e na apresentação na matéria dos documentos como por exemplo, no programa de manutenção de aeronaves, no manual de gestão do sistema de manutenção e também em alguns pontos no manual de operações de voo; Responsável de operações de voo (ter pelo menos também experiência mínima ou licença de operações de voo), que pode ter um bom apoio no manual de operações de voo e um Administrador Geral/Proprietário ou Presidente da respetiva companhia (ter uma noção geral da aviação civil principalmente no ramo de operadores aéreos, experiência e formação na área de gestão mas direcionado no ramo de aeronáutica), que também pode e deve ter um apoio próprio em elaborar todos os documentos e gerir a sua companhia. Por sua vez, o montante a pagar pelo proprietário para a concessão da licença são 847.96€. O processo só deve ser submetido para a avaliação se tiver pago a respetiva taxa, dependendo das toneladas das aeronaves (conforme apresentado na tabela 11 da presente dissertação). Após a aprovação do pedido, é emitido o COA, que é um documento sempre emitido pela autoridade do seu Estado, nesse caso, em Portugal é a ANAC, certificando que tem capacidade profissional para abrir e manter uma

companhia aérea, operando as suas aeronaves de uma forma segura. Obter um COA é muito importante e é um principal requisito para iniciar os seus serviços aéreos, contudo, para a exploração dos respetivos serviços é necessária uma autorização que é designada “Licença de Transporte Aéreo”, aprovada pela ANAC. Em conformidade com o artigo 4º do Regulamento (CE) nº 1008/2008, de 24 de setembro, de acordo com a informação disponibilizada na página oficial de Internet da ANAC (formato em Microsoft Excel) e de acordo com informação pesquisada e descrita na presente dissertação os requisitos para a concessão de licença de transporte aéreo devem ser aqueles que estão mencionados no subcapítulo 2.2.2 da presente dissertação. Por sua vez, existem também outros documentos que são importantes a serem entregues juntamente com o formulário preenchido, que são:

- Certidão de escritura da constituição da sociedade, de que constem os respetivos estatutos, e no caso de entidades públicas, o diploma que as constitui e os respetivos estatutos;
- Certidão atualizada da Conservatória do registo comercial;
- Indicação da titularidade e respetivas participações no capital social realizado ou a realizar, que permitam comprovar o requisito relativo à alínea f) artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
- Documento comprovativo da regularização da situação tributária perante o Estado português;
- Documento comprovativo da regularização da situação contributiva para com a segurança social portuguesa, emitido pelo Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social;
- Certificado de Registo Criminal do empresário em nome individual ou dos gerentes, administradores ou diretores da empresa;
- Apólices de seguros de responsabilidade civil relativamente a passageiros e respetiva bagagem, carga, correio e terceiros, de acordo com o disposto na alínea h) do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
- Caso aplicável, contratos de locação das aeronaves afetas à frota da transportadora aérea;

- Plano de Exploração, que contenha previsões para os primeiros 3 anos de exploração da atividade, conforme previsto no artigo 5.º e anexo ao Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
- Uma forte descrição pelo proprietário ou empresa sobre o conteúdo e serviços a desenvolver;
- Uma forte descrição das frotas a utilizar;
- Uma forte descrição sobre todos os processos de financiamento e sobre as entidades de financiamento com a respetiva empresa a operar;
- Uma breve descrição sobre os acionistas com a sua nacionalidade, tipo de ações e os estatutos de cada uma. (O operador aéreo deve descrever informações sobre a relação dos grupos de empresas se o fizer parte ou parceria com as mesmas);
- Uma breve descrição sobre os procedimentos essenciais das frotas de cada aeronave, incluindo, número de horas de voo; número e identificação das rotas de aeronaves; distinção entre os proveitos operacionais e dos custos operacionais fixos e variáveis por cada aeronave e rota; distinção entre os valores unitários dos custos operacionais fixos e variáveis dos proveitos operacionais e também dos resultados operacionais por cada aeronave e rota.
- Uma breve descrição sobre o conteúdo do desenvolvimento da estrutura económica e financeira, como por exemplo, demonstrar à ANAC, que tem capital e modos de financiamento entre o início das despesas a efetuar no momento das reuniões e apresentações do requerimento e o começo dos serviços aéreos e o plano de financiamento, por sua vez, no respetivo processo de financiamento, o operador aéreo deve comprovar por escrito que tem possibilidades de começar os seus serviços e de manter o mesmo operador em boas condições no mercado aeronáutico. Para a respetiva comprovação o operador pode e deve apresentar as previsões demonstrações financeiras, como por exemplo, balanço, demonstração de resultados, demonstração de fluxos de caixa, pela forma direta e as contas auditadas do exercício;
- Uma breve distinção de alguns elementos principais apresentados no respetivo plano de exploração, como por exemplo, as previsões de receitas e despesas do combustível, de tarifas, salários, manutenção, depreciação, variações cambiais, taxas de aeroporto e navegação aérea, custos de assistência em escala.

A matéria acima indicada, é essencial para o início do processo de licenciamento de um operador aéreo e pode ser considerado um dos principais contributos para obter o COA e licença de serviços de transporte aéreo.

4.2 Limitações

Esta dissertação pode ser considerada como limitada, porque as pesquisas que foram efetuadas para este tema foi só pelas regulamentações, que foram mencionadas no capítulo de “Metodologia”. Sendo que a informação e conteúdo para o respetivo tema não é muito divulgado ao público por razões de segurança, por isso o autor seguiu aquela informação e matéria que está disponibilizada na página oficial da ANAC, que são os regulamentos internacionais e nacionais. Sobretudo, a informação disponibilizada sobre o financiamento do conteúdo envolvido neste processo de licenciamento são, por exemplo, as taxas de concessão de COA, conforme apresentado na tabela 12 (doze) e valores sobre as contraordenações, conforme apresentado na tabela 10 (dez) da presente dissertação. Como por exemplo, não foi possível obter a informação e o conteúdo de valores para o financiamento de aeronaves, valores de taxas aeroportuárias para a descolagem e aterragem de aeronaves, valores de taxas para a construção de instalações de formação nos aeroportos de Portugal e entre outras. Para mais provas foi feito, pelo autor e pelo orientador, um questionário para a resolução de várias questões duvidosas (mencionado no capítulo de metodologia), pedindo ao mesmo tempo, uma entrevista ao departamento de regulação económica da ANAC, por via *email*, mas não foi obtida qualquer tipo de resposta. Sendo assim, o autor além de conseguir seguir as instruções do orientador, também conseguiu pesquisar informação relevante sobre a matéria do processo de licenciamento com a própria iniciativa e autonomia. O anexo 24 (vinte e quatro) constitui uma das provas do *email* enviado para a ANAC.

4.3 Trabalhos futuros ou sugestões

Sendo o principal objetivo deste projeto, o processo de licenciamento de operadores aéreos e para ter uma noção sobre os requisitos essenciais para obter o COA e licença de exploração de serviços aéreos para a abertura de uma companhia aérea em Portugal. O objetivo deste subcapítulo é propor à ANAC, corrigindo/alterando algumas normas e apresentando as outras normas existentes disponibilizadas pela mesma autoridade e nas

regulamentações internacionais, que no final, é uma proposta para a abertura de uma companhia aérea, cujo nome é *Guigairlines*.

Primeiro de tudo, sem as qualificações de pessoal e formações, que é essencial no mercado de transporte aéreo, também no processo de licenciamento de operadores aéreos, como por exemplo, licenças de pilotos, oficiais de voo, mecânicos, é impossível obter o COA e manter uma companhia aérea no respetivo mercado. A autoridade devia exigir obrigatoriamente, a todas as companhias aéreas criar o seu próprio departamento e instalação das ações de formação, como por exemplo, pilotos de linha aérea, manutenção aeronáutica, técnicos de tráfego aéreo de assistência em escala, oficiais de operações de voo e entre outros, sendo assim os formandos iam ter acesso mais rápido e fácil no mercado de transporte aéreo e as companhias iam encontrar mais pessoas/alunos formados em respetiva área. Porque no ponto de vista geral e de acordo com as pesquisas efetuadas, cada companhia tem a sua restrição, principalmente nas idades, por isso o ideal é obter qualquer certificação aeronáutica mais nas companhias aéreas do que nas entidades de formação privadas. Como por exemplo, as entidades de formação como, a *Gestair*, L.A.S. Formação, *Omni* e entre outras, não têm restrições, principalmente nas idades, e companhias como a T.A.P., SATA, *Euroatlantic*, *Whiteairways*, têm restrições um pouco exigidas que as entidades de formação.

Em relação à validade do COA, o mesmo devia ter validade no mínimo de 2 (dois) anos, porque 1 (um) ano, no ponto de vista do autor, é uma duração de curto prazo, principalmente a este tipo de certificados. Conforme a pesquisa e conforme descrito nesta dissertação realizam-se várias auditorias por ano (anexo 21-vinte e um) principalmente de qualidade, incluindo auditorias de conformidades das documentações de todos os departamentos de um operador aéreo, por isso a validade do COA devia ser estendida. Na 1ª (primeira) fase do processo de licenciamento, que é a solicitação do agendamento de uma reunião, e a ANAC exige que o requerimento deve ser submetido 90 (noventa) dias antes do início das operações de transporte aéreo. No ponto de vista geral, o número de dias que foi mencionado acima, é um pouco curto, porque este processo de licenciamento é um processo demorado e extenso por motivos de entregar vários documentos e manuais e durante o processo o operador aéreo pode ter várias chamadas por parte da autoridade (ANAC), principalmente nas anomalias ou dúvidas, como por exemplo, anomalias nos formulários, dúvidas em relação ao MOV e entre

outros manuais, por isso o autor propõe à ANAC, que o requerimento devia ser submetido pelo menos numa antecedência de 120 (cento e vinte) dias. Por sua vez, visto que é uma autoridade que trata, fiscaliza, regula toda a aviação civil em Portugal e por existir muitos processos em andamento e também para respeitar as normas, sem haver atrasos nos processos, a data de marcação da respetiva reunião inicial devia ser efetuada 30 (trinta) dias antes da data proposta da mesma, em vez de 10 (dez) dias. Em relação às reuniões, deviam existir 2 (duas) reuniões iniciais, mas oficiais, em vez de 1 (uma), como por exemplo num intervalo de 7 (sete) dias úteis, a ser realizada a 1^a (primeira) para esclarecer as dúvidas e discussões sobre a matéria, confirmação da entrega dos formulários, manuais e documentos, que é a atual, e após os 7 (sete) dias úteis, a 2^a (segunda) para dar resposta do processo, se o mesmo tem condições para ser avaliado ou não. O formulário para o pedido da 1^a (primeira) reunião, que é designado pela “Solicitação de agendamento de reunião inicial”, apresentado no anexo 18 (dezoito – formulário original) da presente dissertação, deve ser preenchido como o seguinte exemplo:

EMPRESA

ADMINISTRADOR GERAL, PRESIDENTE OU PROPRIETÁRIO: CALPECHE CHANDRACANT GUIGÁ

OBJETO SOCIAL:

ENDEREÇO DA SEDE ADMINISTRATIVA: RUA PROFESSORA MARIA DE LURDES BELCHIOR EDIFÍCIO 17, 1900/916 LISBOA

TELEFONE: 210181929

TELEMÓVEL: 969110984

XE "Guigairlines" \i FAX: 210181926

EMAIL: cguigairlines@hotmail.com

Número de contribuinte da empresa: 500786786

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DAS OPERAÇÕES PRETENDIDAS

Tipo de Certificação: Transporte Aéreo Regular Internacional

Tipo de Operação: Passageiros e Carga

AERONAVES PRETENDIDAS

<i>FABRICANTE</i>	<i>MODELO</i>	<i>MMAD</i>	<i>MATRÍCULA</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>242000 kg</i>	<i>CS-CCG</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>242000 kg</i>	<i>CS-BCG</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>242000 kg</i>	<i>CS-JCG</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>242000 kg</i>	<i>CS-DBM</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>242000 kg</i>	<i>CS-HHM</i>

DATA PRETENDIDA PARA O INÍCIO DE OPERAÇÕES: 01/04/2019

DATA E ASSINATURA DO REQUERENTE: 01/01/2018

*NOME E CARGO DO REQUERENTE: CALPECHE CHANDRACANT GUIGÁ,
PROPRIETÁRIO, PRESIDENTE, ADMINISTRADOR GERAL*

ASSINATURA: CALPECHE CHANDRACANT GUIGÁ

A tabela do requerimento anterior devia ter uma coluna com um título de “capacidade de passageiros” para o operador identificar a lotação máxima que a respetiva aeronave pode operar à ANAC.

O autor optou por operar o A330 por ter boas condições, como por exemplo, uma boa capacidade de transportar passageiros, uma boa potência (2hp, 1,49kW) de motor (*General Eletric, Pratt CF6-80E1*) & (*Whitney PW4000*) e por ter uma velocidade máxima de 913 km/h.

Por sua vez, todos os documentos e manuais deviam ser entregues por email e por impressos até à 1ª (primeira) reunião, obrigatoriamente, para ter um tempo suficiente em pré-analisar do processo. O “Requerimento para efeitos de concessão do Certificado de Operador Aéreo (COA)”, conforme apresentado também no anexo 18 (dezoito), deve ser preenchido como o seguinte exemplo:

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração do ANAC

Guigairlines contribuinte nº 500786786, com sede em Rua Professora Maria de Lurdes Belchior Edifício 17 1900/916 Lisboa, vem requerer a V. Ex^a que lhe seja concedido o Certificado de Operador Aéreo: Transporte Aéreo Regular Internacional

ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÃO

Data prevista para início da operação: 01/04/2019

Descrição das aeronaves que constituem a frota a operar: as aeronaves pretendidas são as mesmas que foram mencionadas nos formulários anteriores.

Tipo de operações: Transporte aéreo comercial de carga e passageiros

Áreas de operação: FIRs, fronteiras nacionais, regiões

Em relação às autorizações especiais o operador deve preencher conforme a sua necessidade e as suas condições.

Sendo que, após a aprovação do COA, a ANAC exige para mais 1 (uma) licença para as atividades de operações de transporte aéreo, que é designada pela “Licença para o exercício da atividade de transporte aéreo”. O formulário da respetiva está apresentada no anexo 23 da presente dissertação, também devia de ser submetida juntamente com o requerimento anterior e deve ser preenchido como o seguinte exemplo:

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração do ANAC

Guigairlines, com sede em Rua Professora Maria de Lurdes Belchior Edifício 17 1900/916 Lisboa, contribuinte nº 500786786, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, com o número 040188, com um capital social de 1000.000, vem requerer a V. Ex^a que lhe seja concedida uma Licença para o exercício da atividade de Transporte Aéreo para a seguinte atividade e o tipo de operações: Transporte Aéreo Regular Internacional de passageiros, carga e correio.

Em relação às aeronaves que constituem a frota a operar são as mesmas que foram mencionadas no requerimento da reunião inicial.

Pede deferimento,

01/01/2019

O requerimento anterior devia ter mais uma parte de preenchimento na tabela da descrição das aeronaves a operar, com um título de “rotas a operar (por continentes)”, para a ANAC avaliar, e verificar se tem condições de qualidade e financeira para operar nos determinados países. Por conseguinte, o autor opta por escolher para a respetiva companhia aérea os seguintes continentes, como por exemplo:

- Europa: todos os países;
- Ásia: todos os países;
- América: Estados Unidos de América, Brasil;
- África: Moçambique, África de Sul, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Angola.

Continuando com o mesmo Decreto-Lei nº 159/2004 e CIA 06/2004 e com o ponto 2.33 da presente dissertação, define também que deviam no mínimo estar 3 (três) representantes na reunião, Proprietário, Diretor de operações de voo e Diretor de manutenção. Sendo que, o Proprietário é o próprio autor do presente projeto (Calpeche Guigá), e os nomeados pelo Proprietário para o Diretor de operações de voo foi o Nuno Casaca, por motivos de exercer funções como controlador de tráfego aéreo e com muita experiencia na área e para o Diretor de Manutenção foi o Engenheiro Pedro Alves, por motivos de ter muita experiência na área como técnico de manutenção de aeronaves e com formação superior de nível 6 (seis). Para abrir uma companhia aérea, a responsabilidade de todos os Representantes é superior, por conseguinte é necessário respeitar todo o processo com maior delicadeza, sendo preciso mais responsáveis nas respetivas reuniões, como obrigatoriamente também deveriam estar presentes Diretores de formação, de qualidade e de financiamento. Por sua vez, os nomeados pelo Proprietário para o Diretor de formação foi Doutor José Vicente com muita experiência na área, principalmente nas ações de formação, para o Diretor de qualidade foi o Mestre Dipak Lalgí, por motivos ter qualificações altas (nível 7 – sete), principalmente nas auditorias e também experiência na área. Conforme mencionado nos principais contributos da presente dissertação, sobre um dos requisitos para a concessão de licença de transporte aéreo que é “uma forte descrição sobre todos os processos de

financiamento e sobre as entidades de financiamento com a respetiva empresa a operar”, por isso para a Diretora de financiamento foi nomeada a Baguiasri Guigá, por ter fortes qualificações de nível 6 (seis) na área de Gestão Bancária e também por ter experiência profissional na área com as entidades de financiamento. Sobretudo, juntamente com o requerimento de solicitação de agendamento de reunião inicial, o operador aéreo devia também submeter o formulário de aprovação de pessoal dirigente do COA, obrigatoriamente, para analisar pelo menos as qualificações dos mesmos. O respetivo formulário está apresentado na presente dissertação no anexo 20 (vinte), que deve ser preenchido como o seguinte exemplo:

Nome do operador: Guigairlines

Nome do dirigente: Calpeche Chandracant Guigá

Cargo: Administrador Geral, Presidente ou Proprietário

Qualificações académicas relevantes para o cargo ocupado: Mestre em Gestão Aeronáutica

Em relação à experiência profissional do Proprietário e outro pessoal envolvido no respetivo processo de licenciamento de um operador aéreo, a ANAC devia realizar exames psicotécnicos e exames da matéria sobre os regulamentos apresentados na presente dissertação. Os referidos exames deviam ser realizados logo na 1ª (primeira) reunião, que por sua vez, ajudam à ANAC conhecer as competências e avaliar se o Proprietário e o pessoal dirigente envolvido neste processo, tem capacidade de abrir uma companhia aérea ou não.

Em relação às avaliações das documentações e manuais de não estarem aptos, a ANAC devia recomendar ao operador para reenviar a documentação necessária e completa num prazo máximo de 60 (sessenta) dias sem suspender ou cancelar o processo, no caso da ANAC, não obter qualquer tipo de resposta por parte do operador, a mesma devia entregar a documentação total por correio ou por email obrigatoriamente, em vez de destruir. Na aviação, as auditorias de documentos, manuais, licenças de pessoal e entre outros, são essenciais, principalmente para manter uma companhia aérea em condições, por isso as mesmas deviam ser realizadas obrigatoriamente 6 (seis) em 6 (seis) meses. Esses tipos de auditorias deviam ser avisados aos operadores aéreos com a data, hora e

informação do tipo de auditoria a ser realizada, fazendo também vistorias às companhias a qualquer momento do ano sem nenhum pré-aviso.

Voltando ao COA, como foi mencionado anteriormente, que a sua validade devia de ser de 2 (anos), por isso, para a sua renovação, o operador aéreo deve preencher um formulário, disponibilizado pela ANAC. Por sua vez, como a ANAC deve reavaliar todo o processo de licenciamento com toda a documentação e manuais do operador, o respetivo processo pode ser demorado, por isso o formulário devia ser preenchido e submetido numa antecedência de 60 (sessenta) dias. Cujo, o formulário, designado pelo “Requerimento para efeitos de revalidação/alteração do certificado de operador aéreo (COA)”, apresentado no anexo 19 (dezanove – formulário original), da presente dissertação, deve ser preenchido como o seguinte exemplo:

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração do ANAC

Guigairlines

Nº contrib. 500786786

Com sede Rua Professora Maria de Lurdes Belchior Edifício 17, vem requerer a Vª EXª que lhe seja revalidado o Certificado de Operador Aéreo Nº P-04/01/88 de que é titular e com a seguinte especificação:

Frota:

<i>Marca</i>	<i>Modelo</i>	<i>Matrícula</i>	<i>Área de operação</i>	<i>Autorizações especiais</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>CS-CCG</i>	<i>Todas as fronteiras</i>	<i>-----</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>CS-BCG</i>	<i>Todas as fronteiras</i>	<i>-----</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>CS-JCG</i>	<i>Todas as fronteiras</i>	<i>-----</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>CS-DBM</i>	<i>Todas as fronteiras</i>	<i>-----</i>
<i>Airbus</i>	<i>A330</i>	<i>CS-HHM</i>	<i>Todas as fronteiras</i>	<i>-----</i>

Nota: As fronteiras são aquelas que estão mencionadas no requerimento do COA.

Concluindo e resumindo, a resposta de avaliação do determinado processo para iniciar as operações de transporte aéreo devia ser entre o 110º dia útil e o 120º dia útil.

A descrição das aeronaves que constituem a frota a operar são as mesmas que foram descritas no ponto anterior (Formulário de solicitação de agendamento de reunião inicial). Existem outros requerimentos que devem ser preenchidos por parte do operador, como por exemplo, para cada aeronave, o formulário de ELT (Emissor de Localização de Emergência), são aqueles equipamentos que transmitem sinais a uma respetiva frequência.

Após a entrega de todos os manuais descritos no capítulo 4.1, incluindo os formulários preenchidos nos pontos anteriores, a autoridade (ANAC), durante o processo de avaliação vai pedindo outros formulários, devidamente preenchidos, por parte do operador (*Guigairlines*), como por exemplo, formulários para emitir o certificado de matrícula em cada aeronave, certificado de ruído de aeronaves, certificado de aeronavegabilidade, certificado da entidade de manutenção.

Nota: Para este projeto, os restantes formulários para a emissão dos respetivos certificados acima mencionados e apresentados nos anexos 24, 25, 26 e 27 da presente dissertação, que também fazem parte do licenciamento de operadores aéreos, deviam também poder ser preenchidos manualmente, durante a 1ª (primeira) reunião, por conter uma matéria em maior especificidade e por não existir anomalias, por isso a ANAC devia facilitar nesse sentido.

Em relação às operações de terra e conforme o Regulamento (UE) nº 965/2012 da COMISSÃO de 5 de Outubro de 2012, podendo optar por outras entidades, qualquer operador, incluindo a *Guigairlines*, pode optar por celebrar contrato com a “*Groundforce*”, uma das entidades que presta serviços para companhias aéreas em todos os aeroportos de Portugal, cujo a sua função é prestar o serviço de passageiros desde o

check-in até à recolha de bagagens, conforme explicado no ponto 2.2.1 do presente projeto. Este tipo de serviço também inclui rampa e bagagens, carga e serviços VIP.

Em relação ao MOV deve estar descrito conforme explicado no presente projeto, respeitando também os regulamentos mencionados.

Em relação à manutenção, qualquer operador aéreo, incluindo nesse caso *Guigairlines*, a ANAC devia exigir para a criação da sua própria instalação de manutenção, no seu próprio Estado, para realizar a manutenção de todas as aeronaves do mesmo operador. E, se for o caso de urgência ou por qualquer outro motivo profissional ou técnicos ou entre outros, o operador podia também contratar uma entidade de manutenção certificada pela ANAC, conforme definido no Regulamento (UE) nº 1321/2014 da Comissão de 26 de Novembro de 2014, Parte M, ponto 2.2.4 do presente projeto. Por sua vez, de acordo com o Regulamento (UE) nº 127/2010 da Comissão de 5 de Fevereiro de 2010 o formulário para a emissão do título de certificação para quaisquer trabalhos de manutenção de aeronaves está apresentado na presente dissertação nos anexos 6 (seis). Sendo assim o operador aéreo, incluindo *Guigairlines*, deve celebrar o contrato com uma entidade de manutenção e com uma entidade de gestão de aeronavegabilidade permanente, como por exemplo, a LAS Manutenção (Loures Aeronaves e Serviços, Lda.), é uma organização de manutenção de aeronaves, sendo assim, o principal objetivo desta organização é efetuar a manutenção dos seus clientes, de acordo com as necessidades. Os seus clientes são:

- *British Airways*;
- *EasyJet*;
- *KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij – Companhia Real de Aviação)*;
- *Ryanair*;
- *Air Canada*;
- *Emirates*.

O anexo 2 é um formulário que um operador aéreo tem por finalidade, obter um certificado ou autorização de navegabilidade para transporte público. É uma autorização que todos os operadores aéreos devem ter, cujo objetivo é a manutenção das suas aeronaves. Sendo que o mesmo anexo apresentado na presente dissertação também pode ser considerado e designado um “formulário de pedido de autorização” que deve estar

preenchido e submetido por parte do operador aéreo, nesse caso *Guigairlines*, e aprovado por parte da autoridade (ANAC).

Em relação ao anexo 3 da dissertação, designado pelo “Requerimento para a emissão de certificado de ruído de aeronave”, os dados de preenchimento são os mesmos para nome, morada, email, contatos, fabricante, modelo, marca.

De acordo com os documentos e manuais que devem ser entregues para a concessão da licença de transporte aéreo comercial, conforme mencionados nos pontos 2.2.2 e 4.1 da presente dissertação, a ANAC devia também exigir uma forte descrição sobre a segmentação de negócio do operador aéreo por classes, nomeando um/a responsável pelo mesmo departamento, como por exemplo, a delegação comercial da companhia *Guigairlines* está prevista para ser chefiada pela Diretora Comercial Dinicha Magan, por ter uma forte comunicação no ramo de relações públicas e também uma qualificação de nível 4 (quatro) na mesma área, que vai ser responsável pelas funções de marketing e vendas. Por conseguinte, a segmentação do negócio da *Guigairlines* foi projetada por classes, e independentemente do tipo de voo, se é um voo de ligação ou não, se um voo de sextas Liberdades ou não, a segmentação é feita seguindo os padrões descritos abaixo. Por sua vez, na 1ª divisão, pode-se incluir a *First Class* e a *Business Class*:

Guigairlines First Class, pode ser uma classe destinada a clientes que não são sensíveis ao preço. Para este tipo de clientes a *Guigairlines* definiu novos padrões de exclusividade e conforto que vão de encontro as necessidades de passageiros até ao mais ínfimo detalhe, proporcionando uma experiência de viagem ao mais alto nível. São viagens que proporcionam aos passageiros um conforto, permitem relaxar, descontraír e recuperar energias, a decoração é elegante, bonita, sofisticado e equipado com uma poltrona ergonómica de comando intuitivo, para que os passageiros consigam ter o máximo de conforto. Esta poltrona ergonómica pode transformar-se numa cama cómoda com um colchão muito confortável, uma manta, uma almofada, com dois metros de comprimento. Normalmente são os homens de negócio que viajam na *First Class*, e que aproveitam este tipo de viagens para preparar as suas apresentações e reuniões; A *Guigairlines Business Class*, pode ser principalmente para os homens de negócio. Na

Business Class os passageiros podem aproveitar as viagens para trabalhar, analisar documentos importantes, consultar emails, ou preparar uma apresentação no computador, nesta classe pode-se trabalhar com toda a tranquilidade. Com tomada e o conector USB integrados na poltrona, é também possível carregar os dispositivos eletrónicos com a energia de que necessitam. A 2ª divisão contém a classe económica “*Guigairlines Economic Class*” - nem todos os homens de negócios ou empresas, voam na Classe Executiva ou na *Business Class*. Com as tarifas da económica pode-se tirar proveito da mesma flexibilidade da Classe Executiva. Por exemplo, alterar um voo, sem custos adicionais ou cancelar um voo com um reembolso completo do preço do bilhete. O entretenimento da classe económica pode ter prazer de ver filmes em oito idiomas, bem como vários programas com séries de TV, documentários, ouvir músicas favoritas ou informar-se sobre o que acontece no mundo. Pode-se dizer também, que esta classe foi criada para passageiros mais sensíveis aos preços. Esta é uma tarifa alternativa de baixo custo, mas que permite ao passageiro fazer uma viagem de forma económica e descontraída, sendo que o principal objetivo da *Guigairlines* é oferecer aos passageiros a confiabilidade e qualidade de uma companhia aérea a líder mundial.

Em relação ao método de distribuição dos bilhetes está previsto para ser feito através de 4 (quatro) componentes que são as agências de viagens, que por sua vez, também têm um papel importante nas vendas perante as companhias aéreas e apoiam imenso nas vendas complicadas, fazendo divulgação de campanhas e entre outras, os *call centres* são frequentemente utilizados pelos clientes, porque tem o aspeto físico que tem grande importância para um grande número de clientes. Ao ligar para a empresa, o contato humano permite que o cliente possa discutir, argumentar ou fazer perguntas acerca do estado da sua passagem aérea, proporcionando ao cliente um tratamento personalizado ou ofertas no futuro; os balcões ou lojas, sedeadas normalmente nos aeroportos, passageiros atrasados e que perderam o voo, passageiros de última hora, pessoas de idade constituem os clientes dos balcões. Os funcionários das lojas são constantemente treinados não apenas para a venda de bilhetes, mas também no sentido de dar resposta as necessidades dos passageiros ou clientes que ainda prezam o contato físico, pese embora a tendência crescente é o uso da internet e os serviços de *call centres* e vendas online, que é a “*Internet*”. A internet tornou-se inevitavelmente, a pedra angular do futuro de uma companhia aérea, isto porque cada vez mais os clientes optam por esse

canal, para comprar o seu bilhete, devido a poupança de tempo em deslocações, poupança financeira em comparação com a compra numa agência de viagem ou até nos balcões de vendas, normalmente são feitas por jovens, algumas empresas, grupos de indivíduos, etc. Este canal de vendas está em constante crescimento, e para isto é essencial e necessário que o operador aéreo crie a sua página oficial e mantém atualizada diariamente para que o público/passageiros tenham acesso a todo o tipo de ofertas especiais apresentadas. De acordo com as classes apresentadas acima, analisando com as outras companhias aéreas, os clientes para *Guigairlines*, podem ser:

- Clientes de negócio – são clientes de grandes empresas, logo o negócio implica um maior volume de viagens. A este tipo de clientes pode-se oferecer várias vantagens, por exemplo, tarifas preferenciais através das empresas com um gestor de conta dedicado a cada esse tipo de cliente;
- Clientes estudantes - São passageiros estudantes universitários que estudam fora do país natal;
- Clientes individuais – São passageiros que viajam a lazer;
- Clientes grupos étnicos - São passageiros que viajam de regresso ao país, em visitas ou em férias.

Contudo, com essas alterações pode-se definir, que por exemplo, em alguns casos devia ser mais facilitado e em outros ser mais exigente por parte da ANAC, por isso o autor desta dissertação sugere à ANAC em avaliar essa reestruturação/propostas de alteração do processo de licenciamento de operadores aéreos em Portugal.

Bibliografia

ANAC (2018). *Aeronavegabilidade* disponível em <https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OrganizacaoGestaoAeronavegabilidade/Paginas/OrganizacoesdeGestaodeAeronavegabilidade.aspx> [acedido a 10 setembro de 2018]

ANAC (2018). *Assistência em escala* disponível em <https://www.anac.pt/VPT/ORGANIZACOESEEMPRESAS/EMPRESASASSISTENCIAESCALA/Paginas/EmpresasdeAssistenciaemEscala.aspx> [acedido a 20 agosto de 2018]

ANAC (2018). *Documentação e Regulamentação* disponível em <https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTransporteAereo/CertificacaoOperador/Paginas/CertificacaodeOperador.aspx> [acedido a 15 julho de 2018]

ANAC (2018). *Manutenção* disponível em <https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OrganizacoesdeManutencao/Paginas/OrganizacoesdeManutencao.aspx> [acedido a 23 agosto de 2018]

ANAC (2018). *Manual de qualidade* disponível em <https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTransporteAereo/AprovacaoManualQualidade/Paginas/Aprovacaomanualqualidade.aspx> [acedido a 2 agosto de 2018]

ANAC (2018). *Navegação Aérea* disponível em <https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/PrestadoresServicosNavegacaoAerea/Paginas/PrestadoresdeServicosdeNavegacaoAerea.aspx> [acedido a 20 setembro de 2018]

ANAC (2018). *Produção* disponível em
<https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OrganizacoesProducao/Paginas/OrganizacoesdeProducao.aspx> [acedido a 29 agosto de 2018]

ANAC (2018). *Reg. n.º 3922/91* disponível em
http://www.anac.pt/VPT/GENERIC/LEGISLACAOREGULAMENTACAO/LEGISLACAOSector/Documents/Pessoal%20Aeron%C3%A1utico/Regulamento_CEE_3922_91_versao_consolidada.pdf [acedido a 15 de maio]

ANAC (2018). *Reg. n.º 965/2012* disponível em
http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/RegulacaoEconomica/REG_UE_965_2012.pdf [acedido a 30 abril de 2018]

ANAC (2018). *Requerimentos* disponível em
<https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTransporteAereo/LicenciamentoOperador/apresentacaorequerimentotranpaereo/Paginas/ApresentacaodoRequerimentoTransporteAereo.aspx> [acedido a de julho de 2018]

ANAC (2018). *Revalidação/Alteração do COA* disponível em
<https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTransporteAereo/RevalidacaoAlteracaoAmbitoCertificado/Paginas/Revalidacaoalteracaodoambitodocertificado.aspx> [acedido a 30 julho de 2018]

ANAC (2018). *Taxas* disponível em
<http://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTransporteAereo/LicenciamentoOperador/taxastransporteaereo/Paginas/TaxasdeTransporteAereo.aspx> [acedido a 26 maio de 2018]

ANAC (2018). *Trabalho aéreo* disponível em
<https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTrabalhoAereo/Paginas/OperadoresdeTrabalhoAereo.aspx> [acedido a 12 agosto de 2018]

ANAC (2018). *Trabalho aéreo* disponível em
<https://www.anac.pt/vPT/OrganizacoeseEmpresas/OperadoresTrabalhoAereo/reconhecimento/Paginas/Reconhecimento.aspx> [acedido a 15 agosto de 2018]

Dissertação Joaquim Pinto (2018). *Metodologia* disponível em
<https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/2600/1/Dissertação%20Joaquim%20Pinto%20mpel4%20final%202012.pdf> [acedido a 13 outubro de 2018]

Estudo de caso Manuel Meirinhos e António Osório (2018).
Metodologia disponível em
<https://bibliotecadigital.ipb.pt/bitstream/10198/3961/1/O%20estudo%20de%20caso%20como%20estratégia%20de%20investigação%20em%20educação.pdf> [acedido a 12
outubro de 2018]

Estudo de caso Hermano Gouveia (2018). *Metodologia* disponível em
<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7471/1/Hermano%20Gouveia%20protegido.pdf> [acedido a 12 outubro de 2018]

ICAO (2018). *Doc.9626* disponível em
https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf [acedido a 16 março de 2018]

Parlamento Europeu e de Conselho (2018) *Reg. nº 1008/2008* disponível em
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=PT> [acedido a 2 abril de 2018]

Wikipédia (2018). *Airbus A330* disponível em
https://pt.wikipedia.org/wiki/Airbus_A330 [acedido a 2 outubro de 2018]

Wikipédia (2018). *Metodologia* disponível em
<https://pt.wikipedia.org/wiki/Metodologia> [acedido a 10 outubro de 2018]

Anexos

L 296/26

PT

Jornal Oficial da União Europeia

25.10.2012

Apêndice I

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

(Plano de certificação de operadores aéreos)

Tipos de operação: Transporte aéreo comercial (CAT) ☐ Passageiros; ☐ Carga;

☐ Outros ⁽¹⁾.....

Operações comerciais especializadas (SPO) ☐ ⁽²⁾.....

5	Estado do operador ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Autoridade emissora ⁽⁴⁾	
COA ⁽⁶⁾ :	Nome do operador ⁽⁷⁾ :	Pontos de contacto operacionais: ⁽⁸⁾
	Designação comercial ⁽⁹⁾ :	os dados de contacto dos gestores operacionais constam de ⁽¹²⁾ .
	Endereço do operador ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefone ⁽¹¹⁾ : Fax: Correio eletrónico:	

Este certificado atesta que ⁽¹³⁾ está autorizado(a) a realizar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações operacionais em anexo, em conformidade com o manual de operações, anexo IV, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução.

Data de emissão ⁽¹⁴⁾ :	Nome e assinatura ⁽¹⁵⁾ : Título:
-----------------------------------	--

⁽¹⁾ Indicar o tipo de transporte.

⁽²⁾ Indicar o tipo de operação, por exemplo, serviços ligados à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha, publicidade aérea.

⁽³⁾ Substituído pelo nome do Estado do operador.

⁽⁴⁾ Substituído pela identificação da autoridade competente que emitiu o certificado.

⁽⁵⁾ A preencher pela autoridade competente.

⁽⁶⁾ Referência da aprovação, conforme emitida pela autoridade competente.

⁽⁷⁾ Substituído pelo nome de registo do operador.

⁽⁸⁾ Designação comercial do operador, caso seja diferente. Inserir «Dba» (Doing business as - exercendo a sua atividade como) antes da designação comercial.

⁽⁹⁾ Os dados de contacto incluem os números de telefone e fax (com o indicativo do país) e o endereço de correio eletrónico (caso exista), através dos quais os gestores operacionais podem ser imediatamente contactados para questões relacionadas com as operações de voo, a aeronavegabilidade, as competências das tripulações de voo e de cabina, as mercadorias perigosas e outras questões pertinentes.

⁽¹⁰⁾ Endereço do estabelecimento principal do operador.

⁽¹¹⁾ Números de telefone e fax (incluindo o indicativo do país) do estabelecimento principal do operador. Endereço de correio eletrónico, caso exista.

⁽¹²⁾ Identificação do documento verificado, conservado a bordo, com os dados de contacto, acompanhado da referência ao parágrafo ou página pertinente. Exemplo: «Os dados de contacto ... constam do manual de operações, disposições gerais de base, capítulo 1, secção 1.1-»; ou «... constam das especificações operacionais, página 1-»; ou «... constam de um anexo ao presente documento».

⁽¹³⁾ Nome de registo do operador.


⁽¹⁴⁾ Data de emissão do COA (dd-mm-aaaa).

⁽¹⁵⁾ Título, nome e assinatura do representante da autoridade competente. O COA pode também ter apostado um carimbo oficial.

Formulário 138 da AESA, versão 1

Anexo 1. Plano de Certificado de Operador Aéreo

Fonte: Regulamento (CE) n.º 965/2012.



Taxa Paga Pela Guin <i>(Tax paid through a bill)</i> N.º _____	INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, I.P. PORTUGAL	Entrada: <i>(Entrance)</i>						
REQUERIMENTO PARA EMISSÃO DE CERTIFICADO DE NAVEGABILIDADE PARA TRANSPORTE PÚBLICO <i>(Application form for the issuance of the Airworthiness Certificate - transport category)</i>								
1. Identificação Do Proprietário: (Owner Identification) Nome: <i>(Name)</i> _____ Morada: <i>(Address)</i> _____								
2. Identificação Da Aeronave: (Aircraft Identification) <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i></td> <td>Modelo: _____ <i>(Model)</i></td> </tr> <tr> <td>Número de Série: _____ <i>(Serial Number)</i></td> <td>Data de Construção: _____ <i>(Manufacturing Date)</i></td> </tr> </table>			Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>	Número de Série: _____ <i>(Serial Number)</i>	Data de Construção: _____ <i>(Manufacturing Date)</i>		
Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>							
Número de Série: _____ <i>(Serial Number)</i>	Data de Construção: _____ <i>(Manufacturing Date)</i>							
3. Motores: (Engines) <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i></td> <td>Modelo: _____ <i>(Model)</i></td> </tr> <tr> <td>Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ <i>(Serial Number)</i></td> <td></td> </tr> </table>			Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>	Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ <i>(Serial Number)</i>			
Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>							
Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ <i>(Serial Number)</i>								
4. APU*: <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i></td> <td>Modelo: _____ <i>(Model)</i></td> <td>Número De Série: _____ <i>(Serial Number)</i></td> </tr> </table>			Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>	Número De Série: _____ <i>(Serial Number)</i>			
Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>	Número De Série: _____ <i>(Serial Number)</i>						
5. Hélices* (Propellers) <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i></td> <td>Modelo: _____ <i>(Model)</i></td> </tr> <tr> <td>Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ <i>(Serial Number)</i></td> <td></td> </tr> </table>			Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>	Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ <i>(Serial Number)</i>			
Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>							
Número De Série: #1 _____ #2 _____ #3 _____ #4 _____ <i>(Serial Number)</i>								
6. Rotores* (Rotor) <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i></td> <td>Modelo: _____ <i>(Model)</i></td> </tr> <tr> <td>Número De Série: Principal #1 _____ Principal #2 _____ Cauda _____ <i>(Serial Number)</i></td> <td></td> </tr> </table>			Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>	Número De Série: Principal #1 _____ Principal #2 _____ Cauda _____ <i>(Serial Number)</i>			
Fabricante: _____ <i>(Manufacturer)</i>	Modelo: _____ <i>(Model)</i>							
Número De Série: Principal #1 _____ Principal #2 _____ Cauda _____ <i>(Serial Number)</i>								
7. Informação Adicional: (Additional Information) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> Nova <input type="checkbox"/> <i>(New)</i> Usada <input type="checkbox"/> <i>(Used)</i> </div> <p>Se Usada Indique <i>(If used indicate)</i></p> <p>O Registo Anterior foi em País EASA: S(I) <input type="checkbox"/> N(N) <input type="checkbox"/> <i>(The previous registration was in a EASA country)</i></p> <p>Data do Registo Anterior: ____/____/____ <i>(Previous registration date)</i></p> <p>Data do 1º Registo: ____/____/____ <i>(First registration date)</i></p>		8. Configuração: (Layout) <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Versão De Passageiros <i>(Passenger version)</i> N.º PAX _____</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Versão De Carga <i>(Cargo version)</i></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Versão De Passageiros E Carga <i>(Cargo & passenger version)</i> N.º PAX _____</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <hr/> Massa Max. a Descolagem _____ Kg <i>(MTOW)</i> Massa Max. a Aterragem _____ Kg <i>(MLW)</i>	Versão De Passageiros <i>(Passenger version)</i> N.º PAX _____	<input type="checkbox"/>	Versão De Carga <i>(Cargo version)</i>	<input type="checkbox"/>	Versão De Passageiros E Carga <i>(Cargo & passenger version)</i> N.º PAX _____	<input type="checkbox"/>
Versão De Passageiros <i>(Passenger version)</i> N.º PAX _____	<input type="checkbox"/>							
Versão De Carga <i>(Cargo version)</i>	<input type="checkbox"/>							
Versão De Passageiros E Carga <i>(Cargo & passenger version)</i> N.º PAX _____	<input type="checkbox"/>							

Conforme o Aplicável *(As Applicable)* P1.02.03/A106-1 Pag 1/3

Requerimento para Emissão do CN e CAA

Anexo 2. Requerimento para emissão de certificado de Aeronavegabilidade.
 Fonte: Página oficial de internet da ANAC.



Entrada nº _____

1. Identificação do requerente <i>Applicant information</i>			
Proprietário _____ <i>Owner</i> Endereço: _____ <i>Address</i> Email _____	Telefone _____ <i>Phone no.</i> Fax _____ <i>Fax no.</i>		
2. Entidade ou pessoas a contactar (não preencher se for o mesmo do requerente) <i>Organization or person to contact (do not fill if it is the same as the applicant)</i>			
Nome _____ <i>Name</i> Cargo _____ <i>Position</i> Endereço: _____ <i>Address</i> Email _____	Telefone _____ <i>Phone no.</i> Fax _____ <i>Fax no.</i>		
3. Identificação da aeronave <i>Aircraft data</i>			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Fabricante _____ <i>Manufacturer</i> Ano de fabrico _____ <i>Year of manufact.</i> Motor(es) _____ <i>Engine(s)</i> Hélice(s) _____ <i>Propeller(s)</i> PMD _____ KG <i>MTOW</i> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Marcas de matrícula _____ <i>Registration marks</i> Modelo _____ <i>Type</i> Nº. série _____ <i>Serial no.</i> Modelo _____ <i>Type</i> Modelo _____ <i>Type</i> PMA _____ KG <i>MLW</i> </td> </tr> </table>		Fabricante _____ <i>Manufacturer</i> Ano de fabrico _____ <i>Year of manufact.</i> Motor(es) _____ <i>Engine(s)</i> Hélice(s) _____ <i>Propeller(s)</i> PMD _____ KG <i>MTOW</i>	Marcas de matrícula _____ <i>Registration marks</i> Modelo _____ <i>Type</i> Nº. série _____ <i>Serial no.</i> Modelo _____ <i>Type</i> Modelo _____ <i>Type</i> PMA _____ KG <i>MLW</i>
Fabricante _____ <i>Manufacturer</i> Ano de fabrico _____ <i>Year of manufact.</i> Motor(es) _____ <i>Engine(s)</i> Hélice(s) _____ <i>Propeller(s)</i> PMD _____ KG <i>MTOW</i>	Marcas de matrícula _____ <i>Registration marks</i> Modelo _____ <i>Type</i> Nº. série _____ <i>Serial no.</i> Modelo _____ <i>Type</i> Modelo _____ <i>Type</i> PMA _____ KG <i>MLW</i>		
Solicito a emissão do Certificado de Ruído para a aeronave supra descrita. <i>I request the issuance of the Noise Certificate for the aircraft described above.</i>			
_____ <i>Date / Date</i>	_____ <i>Assinatura e carimbo / Signature and stamp</i>		

Anexo 3. Requerimento para emissão de certificado de ruído de aeronave.

Fonte: Página oficial de internet da ANAC.

Conteúdo e condições do certificado de operador aéreo

Um COA especifica:

- a) O nome e a morada (sede da actividade principal) do operador;
- b) A data de emissão e o período de validade;
- c) A descrição do tipo de operações aprovadas;
- d) O(s) tipo(s) de avião(ões) autorizado(s);
- e) As marcas de matrícula dos aviões do operador, excepto se os operadores obtiverem aprovação para um sistema de informação à Autoridade sobre as marcas de matrícula dos aviões operados em relação com aquele COA;
- f) Áreas de operação aprovadas;
- g) Limitações especiais; e
- h) Condições/autorizações especiais, por exemplo:
 - Cat II/Cat III (incluindo mínimos aprovados)
 - (MNPS) Especificações de «Performance» de Navegação Mínimas
 - (ETOPS) Operações de Aviões Bimotores com Operação Prolongada
 - (RNAV) Área de Navegação
 - (RVSM) Redução da Separação Vertical Mínima
 - Transporte de Mercadorias Perigosas
 - Autorização para ministrar à tripulação de cabina formação inicial em matéria de segurança e, se necessário, emitir o certificado de formação previsto na subparte O, no caso dos operadores que proporcionam essa formação directa ou indirectamente.

Anexo 4. Conteúdo de um COA.

Fonte: Regulamento (CE) n° 859/2008.

- i) as instruções emitidas pela autoridade competente,
- ii) as instruções relacionadas com a aeronavegabilidade permanente
 - emitidas pelo titular do certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, aprovação de projeto de grandes reparações, autorização ETSO ou qualquer outra aprovação relevante emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 e com o anexo I (parte 21), e
 - incluídas nas especificações de certificação referidas nos pontos 21A.90B ou 21A.431B do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, se aplicável;
- iii) outras instruções adicionais ou alternativas propostas pelo titular ou pela entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente, a partir do momento em que sejam aprovadas em conformidade com o ponto M.A.302, exceto no que respeita aos intervalos das tarefas relacionadas com a segurança referidas na alínea e), que podem ser aumentados, caso tenham sido realizadas avaliações em número suficiente, em conformidade com a alínea g) e sob condição de uma aprovação direta em conformidade com o ponto M.A.302, alínea b).
- e) O programa de manutenção das aeronaves deve incluir informações pormenorizadas sobre a manutenção a executar, incluindo a sua frequência, e sobre qualquer tarefa específica relacionada com o tipo e especificidade das operações.
- f) Para as aeronaves de grande porte, nos casos em que o programa de manutenção se baseia numa lógica de grupo diretor de manutenção ou na monitorização do estado de conservação, o programa de manutenção da aeronave deve incluir um programa de fiabilidade.
- g) O programa de manutenção da aeronave deve ser sujeito a avaliações periódicas e alterado sempre que necessário. As avaliações visam garantir que o programa continua a ser válido face à experiência operacional e às instruções da autoridade competente, tendo igualmente em conta instruções de manutenção novas e/ou modificadas que tenham sido promulgadas pelos titulares do certificado-tipo ou do certificado-tipo suplementar e por qualquer outra entidade que publica tais dados, em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

Anexo 5. Conteúdo do programa de manutenção.

Fonte: Regulamento (EU) n.º 1324/2014.

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].MF.[XXXX]

Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão presentemente em vigor e de acordo com as condições a seguir especificadas, a [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica que:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de manutenção em conformidade com o disposto na secção A, subparte F, do anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, está certificada para proceder à manutenção dos produtos, peças e equipamentos constantes do plano de certificação em anexo, e emitir os correspondentes certificados de aptidão para serviço, utilizando as referências acima indicadas.

CONDIÇÕES:

1. A presente certificação limita-se ao especificado na secção "Âmbito dos trabalhos" do manual da entidade de manutenção certificada, a que se refere a secção A, subparte F, do anexo I (parte M), e
2. A presente certificação exige o cumprimento dos procedimentos especificados no manual da entidade de manutenção certificada, e
3. A presente certificação é válida enquanto a entidade de manutenção certificada continuar a obedecer ao disposto no anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003.
4. Sem prejuízo das condições acima enumeradas, a presente certificação permanece válida por um prazo ilimitado, excepto se tiver sido anteriormente denunciada, substituída, suspensa ou revogada.

Data da primeira emissão:

Data da presente revisão:

Revisão n.º:

Assinatura:

Pela autoridade competente: [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)]

Formulário 3-MF da EASA - Versão 2.

Anexo 6. Título de certificação da entidade de manutenção.
Fonte: Regulamento (UE) n.º 127/2010 da Comissão
de 5 de fevereiro de 2010.

CLASSE	CATEGORIA	LIMITAÇÃO
AERONAVE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
MOTORES (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
COMPONENTES QUE NÃO MOTO- RES COMPLE- TOS OU AP (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
SERVIÇOS ESPE- CIALIZADOS (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

A presente certificação limita-se aos produtos, peças e equipamentos, e às actividades, especificados na secção "Âmbito dos trabalhos" do manual da entidade de manutenção certificada.

Referência do manual da entidade de manutenção:

Data da primeira emissão:

Data da última revisão aprovada: Revisão n.º:

Assinatura:

Pela autoridade competente: [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)]

EFormulário 3-MF da EASA - Versão 2

Continuação do anexo 6. Plano/Requerimento de certificação da entidade de
manutenção.

Fonte: Regulamento (UE) nº 127/2010 da Comissão
de 5 de fevereiro de 2010.

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)],MG.XXXX (ref. COA XX.XXXX)

Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão presentemente em vigor e de acordo com as condições a seguir especificadas, a [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica que:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente em conformidade com a secção A, subparte G, do anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, está certificada para a gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves que constam da lista do plano de certificação em anexo, bem como, quando estipulado, emitir recomendações e certificados de avaliação da aeronavegabilidade, após realizar uma avaliação da aeronavegabilidade, tal como especificado no ponto M.A.710 do anexo I (parte M) e, quando estipulado, emitir licenças de voo como especificado no ponto M.A.711(c) do anexo I (parte M) do mesmo regulamento.

CONDIÇÕES

1. A presente certificação está limitada ao âmbito da certificação especificado no manual da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada, a que se refere a secção A, subparte G, do anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003.
2. A presente certificação exige o cumprimento dos procedimentos do manual da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada especificados no anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003.
3. A presente certificação permanece válida enquanto a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada continuar a estar em conformidade com o anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003.
4. No caso de a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente contratar o serviço de uma ou várias organizações ao abrigo do seu sistema de qualidade, a presente certificação permanecerá válida desde que a(s) entidade(s) em questão satisfaça(m) as obrigações contratuais aplicáveis.
5. Sem prejuízo das condições 1 a 4 atrás apresentadas, a presente certificação permanece válida por tempo ilimitado, excepto se tiver sido previamente renunciada, substituída, suspensa ou revogada.

Caso o presente formulário também seja utilizado para titulares de um Certificado de Operador Aéreo (COA), deverá ser utilizado como referência o número do COA, além do número-padrão, e a condição 5 deve ser substituída pelas seguintes condições suplementares:

6. A presente certificação não constitui uma autorização para explorar os tipos de aeronaves especificados no n.º 1. Só poderão explorar aeronaves os titulares de um Certificado de Operador Aéreo (COA).
7. A caducidade, suspensão ou revogação do COA implicará a anulação automática da presente certificação em relação aos registos específicos de aeronaves no COA, salvo indicação explícita em contrário da autoridade competente.
8. Sem prejuízo das condições atrás apresentadas, a presente certificação permanece válida por tempo ilimitado, excepto se tiver sido previamente renunciada, substituída, suspensa ou revogada.

Data da primeira emissão:

Assinatura:

Data da presente revisão: Revisão n.º:

Pela autoridade competente: [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)]

Página ... de

Continuação do anexo 6. Título de certificação da entidade de gestão da
aeronavegabilidade permanente.

Fonte: Regulamento (UE) n.º 127/2010 da Comissão
de 5 de fevereiro de 2010.

- 1) Matrícula da aeronave;
- 2) Tipo da aeronave e variante;
- 3) Data do voo;
- 4) Identificação do voo;
- 5) Nome dos tripulantes técnicos de voo;
- 6) Funções cometidas aos tripulantes técnicos de voo;
- 7) Local de partida;
- 8) Hora de partida (hora exacta de retirada dos calços e hora da descolagem);
- 9) Local de chegada (previsto e real);
- 10) Hora de chegada (hora exacta da aterragem e hora em que foram colocados calços);
- 11) Tipo de operação (ETOPS, VFR, voo *ferry*, etc.);
- 12) Rota e segmentos de rota com pontos de controlo, pontos a sobrevoar, distâncias, tempo e rotas;
- 13) Velocidade de cruzeiro planeada e tempos de voo entre os pontos de controlo e os pontos a sobrevoar. Total dos tempos reais e estimados;
- 14) Níveis mínimos e altitudes de segurança;
- 15) Altitudes planeadas e níveis de voo;
- 16) Cálculo do combustível (registos das verificações do combustível durante o voo);
- 17) Combustível a bordo quando se ligam os motores;
- 18) Alternante(s) para um destino e, se necessário, de descolagem e em rota, incluindo as informações constantes nas subalíneas 12), 13), 14) e 15);
- 19) Autorização dos serviços de tráfego aéreo para o plano de voo inicial e subsequente confirmação;
- 20) Cálculos de replaneamento em voo; e
- 21) Informações meteorológicas relevantes.

Anexo 7. Informação sobre o plano de voo operacional.
Fonte: Fonte: ANAC, D.L. nº 289/2003, JAR-OPS1.1060.

São devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, pela prestação dos seguintes serviços públicos, no âmbito do licenciamento de operadores de transporte aéreo:

- a) Emissão, revisão ou alteração de licença de transporte aéreo intracomunitário;
- b) Emissão de licença de transporte aéreo intracomunitário temporária;
- c) Suspensão ou cancelamento da licença de transporte aéreo intracomunitário, a pedido do operador;
- d) Anuidade da licença de transporte aéreo intracomunitário;
- e) Publicação em *Diário da República* da licença de transporte aéreo intracomunitário;
- f) Emissão, alteração ou prorrogação da licença de transporte aéreo não regular internacional;
- g) Suspensão ou cancelamento da licença de transporte aéreo não regular internacional, a pedido do operador;
- h) Anuidade da licença de transporte aéreo não regular internacional;
- i) Publicação em *Diário da República* da licença de transporte aéreo não regular internacional;
- j) Emissão de licença de transporte aéreo regular internacional;
- l) Suspensão ou cancelamento da licença de transporte aéreo regular internacional, a pedido do operador;
- m) Publicação em *Diário da República* da licença de transporte aéreo regular internacional;
- n) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo 8. Conteúdo sobre as taxas de licenciamento de transporte aéreo que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

São devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, pela prestação dos seguintes serviços públicos, no âmbito do licenciamento de operadores de trabalho aéreo:

- a) Emissão, alteração ou prorrogação de licença de trabalho aéreo;
- b) Suspensão ou cancelamento da licença de trabalho aéreo, a pedido do operador;
- c) Anuidade da licença de trabalho aéreo;
- d) Publicação em *Diário da República* da licença de trabalho aéreo;
- e) Emissão de autorização de trabalho aéreo a operadores comunitários;
- f) Emissão de autorização de trabalho aéreo a operadores não comunitários;
- g) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Continuação do anexo 8. Conteúdo sobre as taxas de licenciamento de operadores de trabalho aéreo que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a)* Emissão ou revalidação do COA;
- b)* Alteração, suspensão ou cancelamento do certificado, a pedido do operador;
- c)* Emissão de cópia autenticada do certificado;
- d)* Alterações ao MOV e manuais associados, não abrangidas pela certificação inicial;

- e)* Emissão de declarações de competência, certidão ou outro documento;
- f)* Inspeção extraordinária, a pedido do operador;
- g)* Verificação operacional em voo ou em simulador;
- h)* Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo 9. Conteúdo sobre as taxas de certificação de operadores de transporte aéreo e segurança operacional aéreo que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Emissão ou revalidação do COTA;
- b) Alteração, suspensão ou cancelamento do certificado, a pedido do operador;
- c) Verificação operacional em voo ou simulador;
- d) Alterações ao MOV e manuais associados, não abrangidas pela certificação inicial;
- e) Emissão de declarações de competência, certidão ou outro documento;
- f) Inspeção extraordinária, a pedido do operador;
- g) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Continuação do anexo 9. Conteúdo sobre as taxas de certificação de operadores de trabalho aéreo que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Exame teórico ou verificação de conhecimentos teóricos, por disciplina ou por caderno pluridisciplinar;
- b) Exame prático em voo ou simulador para emissão de:
 - i) Licença de piloto, de navegador ou de técnico de voo;
 - ii) Qualificação de classe, de tipo, de instrumentos, de operações específicas ou de instrutor;
- c) Exame prático em contexto de trabalho sem incluir voo ou simulador;
- d) Verificação em simulador ou em voo;
- e) Verificação em treinador, pertencente ou não ao INAC;
- f) Instrução ou treino em treinador pertencente ao INAC, com e sem recurso a instrutor do INAC;
- g) Revisão de prova escrita, por cada disciplina ou caderno pluridisciplinar;
- h) Emissão de licença provisória de voo;
- i) Emissão ou revalidação de licença aeronáutica;
- j) Emissão de cartão de aluno;
- l) Emissão ou revalidação de certificado de tripulante;
- m) Emissão de certificado de habilitações aeronáuticas;
- n) Emissão de certificado de experiência aeronáutica;

Anexo 10. Conteúdo sobre as taxas de licenças de pessoal aeronáutico que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- o)* Validação ou conversão de licença aeronáutica estrangeira;
- p)* Averbamento ou revalidação de qualificação em licença aeronáutica;
- q)* Termo de abertura e autenticação da caderneta de voo e de registo de experiência;
- r)* Emissão de autorização para efectuar experiência recente;
- s)* Emissão de autorização de formador, examinador ou instrutor de simulador ou de licenças de piloto particular e qualificações de classe;
- t)* Emissão de autorização especial para efectuar voos de treino, de ensaio, ou outros fins especiais específicos não remunerados, sem passageiros, emitida ao abrigo do § 2.1.4.2 do anexo n.º 1 à Convenção de Chicago;
- u)* Emissão de certidões ou declarações não especificadas relativas a licenças aeronáuticas;
- v)* Emissão de outras autorizações não especificadas emitidas a titulares de licenças aeronáuticas;
- x)* Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Continuação do anexo 10. Conteúdo sobre as taxas de licenças de pessoal aeronáutico que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Registo inicial de organizações de formação, que ministram cursos para a concessão de licenças não profissionais e qualificações associadas, incluindo as licenças de piloto de planador e de piloto de balão;
- b) Certificação de organizações de formação, para ministrar cursos para a concessão de licenças profissionais e qualificações associadas;
- c) Aprovação de cursos a realizar em organizações de formação já registadas ou certificadas;
- d) Revalidação do certificado ou registo de organizações de formação certificadas ou registadas para ministrar cursos;
- e) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo 11. Conteúdo sobre as taxas das entidades que ministram as formações que
devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

São devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, pelos certificados de aptidão profissional, a emitir pelo INAC, enquanto entidade certificadora do sistema nacional de certificação profissional.

Anexo 12. Conteúdo sobre as taxas de certificação de aptidão profissional que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Inscrição de aeronave e componentes sujeitos a registo;
- b) Emissão de certificado de matrícula;
- c) Transferência da propriedade;
- d) Registo de hipoteca, sua modificação, transmissão e cessão do grau de prioridade, bem como a cessão de crédito hipotecário;
- e) Registo de penhora, arresto, arrolamento, apreensão ou quaisquer outras providências judiciais que afectem a livre disposição dos bens;
- f) Cancelamento ou extinção de direitos, ónus ou encargos, bem como a destruição, desaparecimento ou perda da nacionalidade do bem;
- g) Registo de contratos relativos a aeronaves;
- h) Emissão de certificado de abate ao Registo Aeronáutico Nacional;
- i) Emissão de certidões, fotocópias ou informações escritas sobre a situação de aeronaves no Registo Aeronáutico Nacional;
- j) Emissão de certidões de actos de registo, bem como de documentos arquivados no Registo Aeronáutico Nacional;
- l) Registo das acções que tenham por fim, principal ou acessório, o reconhecimento, modificação ou extinção de algum dos direitos referidos nas alíneas anteriores;
- m) Registo das acções que tenham por fim, principal ou acessório, a reforma, declaração de nulidade ou anulação do registo;
- n) Registo das decisões das acções referidas nas alíneas l) e m), logo que transitem em julgado;
- o) Registos provisórios;
- p) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo 13. Conteúdo sobre as taxas de todos os registos dos direitos, declarações e processos aeronáuticos que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Emissão de declaração para efeitos de isenção de IVA às companhias nacionais que se dediquem principalmente ao tráfego internacional;
- b) Emissão de declaração de competência a empresas nacionais por exigência de autoridades aeronáuticas estrangeiras;
- c) Autorização de voos de carga, envolvendo direitos de tráfego de sétima liberdade;
- d) Autorização de voos isolados de passageiros, envolvendo direitos de tráfego de sétima liberdade;
- e) Autorização de pequenas e grandes séries de serviços não regulares extracomunitários;
- f) Autorização de voos isolados extracomunitários;
- g) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo 14. Conteúdo sobre as taxas de regulação económica que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Certificação de aeródromos;
- b) Certificação de heliportos;
- c) Certificação de sistemas e equipamentos de apoio à navegação aérea;
- d) Certificação de serviços de tráfego aéreo;
- e) Inspeção extraordinária a pedido dos responsáveis pelos aeródromos, heliportos ou serviços de tráfego aéreo;
- f) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo 15. Conteúdo sobre as taxas dos aeródromos e navegação aérea que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Emissão do certificado de navegabilidade ou de licenças de voo;
- b) Revalidação do certificado de navegabilidade;
- c) Averbamentos no certificado de navegabilidade;
- d) Emissão de 2.^a via ou novo certificado de navegabilidade;
- e) Emissão do certificado de navegabilidade para exportação;
- f) Emissão do certificado de ruído da aeronave;
- g) Aprovação de modificações não cobertas por boletins de serviço do fabricante e reparações;
- h) Certificação individual de motores;
- i) Certificação individual de hélices de passo variável;
- j) Termo de abertura e autenticação do diário de navegação, excepto para ultraleves;
- l) Termo de abertura e autenticação da caderneta de célula, motor, hélice ou rotor, excepto para ultraleves;
- m) Emissão de licença de estação de radiocomunicações de bordo, excepto para ultraleves;
- n) Termo de abertura e autenticação do diário de navegação de ultraleves;
- o) Termo de abertura e autenticação da caderneta de motor de ultraleves;
- p) Licença de estação de radiocomunicações de bordo de ultraleves;
- q) Certificado de voo de ultraleves;
- r) Licença provisória de voo;
- s) Emissão de certificado de organização de manutenção de aeronaves;
- t) Revalidação ou alteração do âmbito do certificado de organização de manutenção de aeronaves;
- u) Certificação do tipo ou validação do certificado tipo de aeronave, motor e hélices;
- v) Aprovação de projectos de construção amadora;
- x) Alteração de protocolos de manutenção de aeronaves não abrangidos pela certificação inicial;
- z) Alterações aos manuais MOM ou MGSM não abrangidas pela certificação de EMA ou do operador;
- aa) Certificação de organização de produção;

Anexo 16. Conteúdo sobre as taxas de aeronavegabilidade que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- bb)* Revalidação ou alteração da certificação de organização de produção;
- cc)* Certificação inicial ou alteração de organização de projectos;
- dd)* Revalidação ou alteração da certificação inicial ou alteração de organização de projectos (DOA);
- ee)* Emissão e revalidação de certificados de simulador de voo;
- ff)* Emissão e revalidação de certificados de treinadores de voo;
- gg)* Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Continuação do anexo 16. Conteúdo sobre as taxas de aeronavegabilidade que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

- a) Emissão de cartões de acesso às áreas restritas dos aeródromos e aeroportos;
- b) Realização de auditorias programadas aos aeródromos e aeroportos;
- c) Realização de auditorias programadas às transportadoras aéreas;
- d) Realização de auditorias programadas aos prestadores de serviço de assistência em escala;
- e) Realização de auditorias programadas aos agentes reconhecidos;
- f) Certificação de equipamentos e sistemas de segurança;
- g) Certificação do pessoal de segurança;
- h) Certificação de entidades formadoras de pessoal de segurança;
- i) Certificação de terminais de passageiros, de carga, de bagagem de porão e de correio;
- j) Certificação de agentes reconhecidos;
- l) Aprovação dos programas de segurança dos aeródromos e aeroportos;
- m) Aprovação dos programas de segurança das transportadoras aéreas;
- n) Aprovação dos planos de emergência dos aeródromos e aeroportos;
- o) Aprovação dos planos de ordenamento físico dos aeródromos e aeroportos;
- p) Revisão dos programas de segurança dos aeródromos e aeroportos;
- q) Revisão dos programas de segurança das transportadoras aéreas;
- r) Revisão dos planos de emergência dos aeródromos e aeroportos;
- s) Revisão dos planos de ordenamento físico dos aeródromos e aeroportos;
- t) Quaisquer outros serviços públicos previstos em legislação avulsa que dêem lugar ao pagamento de taxas.

Anexo17. Conteúdo sobre as taxas facilitação e segurança que devem ser pagas.

Fonte: Decreto-Lei nº 159/2004.

SOLICITAÇÃO DE AGENDAMENTO DE REUNIÃO INICIAL			
EMPRESA			
ADMINISTRADOR GERAL, PRESIDENTE OU PROPRIETÁRIO:			
OBJECTO SOCIAL:			
ENDEREÇO DA SEDE ADMINISTRATIVA:			
TELEFONE:		FAX:	
TELEMOVEL:		e-mail:	
Número De contribuinte da empresa:			
DESCRIÇÃO SUMÁRIA DAS OPERAÇÕES PRETENDIDAS			
Tipo de Certificação	Transporte Aéreo Intra-Comunitário		
	Transporte Aéreo Regular Internacional		
	Transporte Aéreo Não Regular Internacional		
Tipo de Operação	Carga		
	Passageiros		
	Serviço de Emergência Médica (EMS)		
	Ambulância		
AERONAVES PRETENDIDAS			
FABRICANTE	MODELO	MATRICULA	MMAD*
DATA PRETENDIDA PARA INÍCIO DAS OPERAÇÕES:			/ /

INAC/OPS Doc.37

* Massa Máxima Autorizada à Descolagem

Anexo 18. Formulário de solicitação da reunião inicial.
Fonte: CIA – 06/2004.

PROPOSTA DE DATA DA REUNIÃO INICIAL			
Data 1:		Data 2:	
Data 3:			
A data, hora e local da reunião será informada à empresa através de fax enviado para o número acima referido			
MANUAIS A SEREM ENTREGUES PELA EMPRESA			
	Manual de Operações de Voo		
	Manual de Gestão do Sistema de Manutenção		
	Programa de manutenção de cada tipo de aeronave		
	Caderneta técnica de cada tipo de aeronave		
	Especificações técnicas dos contratos de manutenção com qualquer organização de manutenção JAR 145		
	Lista de Equipamento Mínimo(MEL) Uma para cada Tipo de Aeronave		
	Programa de Formação e Treino para o Pessoal de Voo		
	Manual de Instrução sobre equipamento e procedimentos de emergência para Tripulantes de Cabina (se aplicável)		
	Manual de CRM (Crew Resource Management);		
	Outros Manuais de acordo com o tipo de autorizações especiais/aprovações requeridas		
DATA E ASSINATURA DO REQUERENTE			
DATA:	/	/	
NOME E CARGO DO REQUERENTE		ASSINATURA	

INAC/OP\$ Doc.37

Continuação do anexo 18. Formulário de solicitação de data da reunião inicial.
Fonte: CIA – 06/2004.

REQUERIMENTO PARA EFEITOS DE CONCESSÃO
DO CERTIFICADO DE OPERADOR DE TRANSPORTE ÁEREO (COA)

Exm^o Senhor
Presidente do Conselho de Administração do INAC

(1) _____
contribuinte nº _____, com sede em (2) _____
_____, vem requerer a V.Ex^a que lhe seja
concedido o Certificado de Operador Aéreo (3):

- ☐ TRANSPORTE ÁEREO INTRA-COMUNITÁRIO
☐ TRANSPORTE ÁEREO REGULAR INTERNACIONAL
☐ TRANSPORTE ÁEREO NÃO REGULAR INTERNACIONAL

ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÃO

1. Data prevista para início da operação: ____/____/____

2. Descrição das aeronaves que constituem a frota a operar:

MARCA	MODELO	MATRICULA	MMAD (4)

3. Tipo de operações*:

Transporte Aéreo Comercial	
Passageiros	
Carga	
Serviços de Emergência Médica (EMS)	
Ambulância	

4. Áreas de operação _____
(FIRs, Fronteiras Nacionais, Regiões) _____

Continuação do anexo 18. Formulário de concessão do COA.
Fonte: CIA – 06/2004.

5. Autorizações especiais/aprovações*:

5.1

<i>Operações com baixa visibilidade</i>		
CAT II	RVR:	DH:
CAT III A	RVR:	DH:
CAT III B	RVR:	DH:
CAT III C	RVR:	DH:

5.2

<i>Operações de descolagem abaixo dos mínimos especificados (LVTO)</i>
RVR:

5.3

<i>Operações MNPS</i>
Especificar Regiões ICAO e tipo de aeronaves:

5.4

<i>Operações ETOPS</i>
Especificar tipo de aeronaves, motor, distância inicial e o tempo máximo de diversão:

5.5

<i>Operações RNAV</i>
Especificar tipo de aeronaves, e a área de navegação:

5.6

<i>RVSM</i>	
-------------	--

5.7

<i>RNP</i>
Especificar valores:

5.8

<i>Mercadorias perigosas</i>	
------------------------------	--

5.9

<i>Operações offshore de helicóptero</i>	
--	--

5.10

<i>Transferência de pilotos marítimos</i>	
---	--

Pede deferimento.

(5) _____

(6) ____ de ____ de 200__

Anexar os seguintes documentos:

- 2 exemplares do Manual de Operações de Voo (MOV)
- Curriculum Vitae de todo o pessoal dirigente.

* preencher/assinalar o aplicável

(1) – Denominação social da entidade requerente tal como consta da escritura de constituição da mesma.

(2) – Morada completa incluindo código postal

(3) – Assinalar com X, consoante o caso

(4) – Massa Máxima Autorizada à Descolagem

(5) – Assinatura do responsável da empresa ou organismo e respectivo carimbo

(6) – Local e data

INAC/OPS Doc. 1

Continuação do anexo18. Formulário de concessão do COA.

Fonte: CIA – 06/2004.

REQUERIMENTO PARA EFEITOS DE REVALIDAÇÃO/ALTERAÇÃO DO CERTIFICADO DE OPERADOR DE TRANSPORTE AÉREO

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração do INAC

(1) _____

Nº Contrib. _____

com
sede _____
vem requerer a Vª Exª

que lhe seja revalidado/alterado o Certificado de Operador Aéreo Nº P- / / de que é
titular e com a seguinte especificação:

1. FROTA *

Marca	Modelo	Matrícula	Tipo de Operação	Área de Operação	Autorizações Especiais

2. INCLUSÃO da(s) seguinte(s) aeronave(s) e/ou Modalidades *:

Marca	Modelo	Matrícula	Tipo de Operação	Área de Operação	Autorizações Especiais

3. EXCLUSÃO da(s) seguinte(s) aeronave(s) e/ou Modalidades:

Marca	Modelo	Matrícula	Tipo de Operação	Área de Operação	Autorizações Especiais

*Se necessário, utilizar folha(s) em anexo com tabela idêntica.

(Assinatura do Responsável)
Nome e Cargo

INAC/OP§ Doc. 13

Anexo 19. Formulário de revalidação/alteração do COA.
Fonte: CIA – 06/2004.

<p style="text-align: center;">INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL MEMBRO DA JOINT AVIATION AUTHORITY APROVAÇÃO DE PESSOAL DIRIGENTE</p>
1. Nome do Operador:
2. Nome do Dirigente:
3. Cargo:
4. Qualificações académicas relevantes para o cargo ocupado:
5. Experiência profissional relevante para o cargo ocupado:
<p>Assinatura: _____ Data: ____/____/____</p> <p><i>Após o preenchimento, enviar este documento, em envelope confidencial, ao INAC - Direção de Operações, Rua B, Edifício 6 – Aeroporto de Lisboa, 1749-034 LISBOA</i></p>
<p style="text-align: center;">ESPAÇO RESERVADO AO INAC</p> <p>Elemento do INAC que aprova a pessoa acima referida</p> <p>Nome:</p> <p>Assinatura: _____ Departamento:</p> <p>Data: ____/____/____</p>

INAC/OP3 Doc. 3

Anexo 20. Formulário de aprovação de pessoal dirigente do COA.
Fonte: CIA – 06/2004.



INAC
INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

FORMULÁRIO DE REGISTO- ELT 406 MHZ
406 MHZ ELT REGISTRATION FORM

1. DADOS DO ELT/ ELT DATA:
- 1.1 ☐ Primeiro registo Nacional/ *New National ELT registration*
☐ Mudança de proprietário/ *Change of ELT ownership*
☐ Mudança de informação / *Change of ELT information*
☐ Anulação do Registo / *ELT De-registration*

1.2 Fabricante / *Manufacturer*.....

1.3 Modelo / *Model*.....

1.4 Aprovação Cospas Sarsat Nº/ *Cospas Sarsat approval number*.....

1.5 Número de Série do ELT/ *ELT Serial Number*.....

1.6 Número de Série do ELT adicional / *Additional ELT Serial Number*.....

1.7 Tipo de ELT / *Type of ELT*:

- ☐ Automático Fixo ELT (AF) ☐ Automático Portátil ELT (AP)
☐ Automático Ejectável ELT (AD) ☐ Sobrevivência ELT (S)

1.8 Codificação/Encoding

Escolha apenas UMA das duas opções, de acordo com o código da radiobaliza, preenchendo os respectivos dados.

Choose only ONE of these two options, according to the coding of the beacon, filling up the corresponding data

☐ ELT Serial Number - ELT(S)

Serial Number Data (binary notation):

☐ Aircraft 24 bit Address – ELT(AF), ELT(AP), ELT(AD)

Aircraft 24 bits Address (Transponder Modes S Code):

Serial Number (binary notation) of additional ELT:

1.9 O ELT também transmite em 121.5 MHz? ☐ SIM / YES ☐ NÃO / NO
Does the ELT also transmit in 121.5 MHz?

1.10 O ELT transmite a sua posição? ☐ SIM / YES ☐ NÃO / NO
Does the ELT transmit the position?

1.11 Indique os 15 caracteres hexadecimais que compõem o código de identificação / *Fill in the 15 characters hexadecimal beacon code*:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	

(bits 26-85 of digital message)

2. DADOS DO PROPRIETÁRIO OU OPERADOR/ *OWNER OR OPERATOR INFORMATION*:

Nome / *Name*.....

Endereço/ *Mailing address*.....

Telefone(particular) / *Telephone (home)*.....

Telefone (empresa) / *Telephone (work)*.....

Anexo 22. Formulário de registo dos ELT`s.

Fonte: CIA – 22/2006.

Pessoas a contactar em caso de emergência, que possam fornecer informação da localização da aeronave / *Contact persons for information on aircraft location or route:*

Nome / *Name (contacto 24h/24hour emergency contact):*.....

Telefone / *Telephone: (Particular)/ (home):*.....(Empresa) / *(work):*.....

Nome / *Name (contacto 24h / 24 hour emergency contact):*.....

Telefone / *Telephone: (Particular)/ (home):*.....(Empresa) / *(work):*.....

3. DADOS DA AERONAVE/ AIRCRAFT DATA:

Fabricante / *Manufacturer:*

Modelo / *Mode:*

Matrícula / *Aircraft Registration Mark:*

Operador da aeronave / *Aircraft operator:*

Aeroporto habitual / *Home airport:*

Número Máx. de pessoas a bordo / *Maximum Number of people on board:*

Cor da aeronave/ *Aircraft colour:*.....

Equipamento rádio/ navegação/ *Communication/ nagation equipment:*

NAV: ☐ VOR ☐ DME ☐ NDB ☐ ILS ☐ GPS ☐ INS/IRS

COM: ☐ VHF ☐ UHF ☐ HF SELCALL.....SSR.....

Equipamento de emergência adicional/ *Additional emergency equipment:*.....

Utilização / *Usage:*

☐ Aviação gera I/ *General aviation*

☐ Aeronave de Estado / *State aircraft*

☐ Comercial / *Commercial*

☐ Carga / *Cargo*

☐ Outro / *Other*

4. ☐ Assinale se este ELT vai substituir outro ELT já registado / *Tick here if this ELT is a replacement for a previously registered ELT*

Em caso afirmativo preencha o código hexadecimal do ELT substituído / *If so, enter the hexadecimal code of the replaced ELT:*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	

5. OBSERVAÇÕES/ REMARKS:

.....

.....

.....

Data / *Date:*

Assinatura / *Signature:*

6. PARA USO DO INAC/ INAC USE:

Registado por/ *Record created by:*

Assinatura/ *Signature:*

Data/ *Date:*

Notas/ *Notes*

Continuação do anexo 22. Formulário de registo dos ELT`s.

Fonte: CIA – 22/2006.

Todos os formulários serão introduzidos na base de dados de registo de ELT 406 MHZ, até 48h após recepção. No prazo máximo de 2 semanas será enviado um comprovativo de registo
All registration forms will be entered into the 406 MHZ beacon registration database within 48 hours after reception. A proof-of-registration decal will be sent within two weeks.

Preencha o formulário e envie-o (por e-mail, fax ou correio) para o endereço abaixo, acompanhado de uma cópia da Licença de Estação.
Please fill in this form and send it (by e-mail, fax or post) to the address below, together with a copy of the aircraft Radio Licence.

Para qualquer informação adicional, por favor contacte! *For further information, please contact:*

Instituto Nacional de Aviação Civil
Direcção de Operações
Rua B, Edifícios 4, 5 e 6- Aeroporto da Portela
1749-034- Lisboa
TEL: 21 8423580
FAX: 21 8423581
e-mail: conceicao.amaral@inac.pt

O formulário de registo do ELT deverá ser preenchido, considerando as seguintes instruções.
The ELT registration form shall be filled, considering the following instructions.

1.1 Escolha apenas uma das opções de acordo com o caso aplicável. No caso de anulação do registo do ELT, deverá ser indicado nas observações a razão da anulação.
Choose only one of the options, as applicable. In case of ELT De-registration, it must be specified in the Remarks the reason for the de-registration.

1.4 Número do Certificado de Aprovação Tipo COSPAS-SARSAT do ELT. Este número de aprovação poderá ser obtido em <http://www.cospas-sarsat.org>
ELT COSPAS-SARSAT Type Approval number. This approval number can be obtained from <http://www.cospas-sarsat.org>

1.6 No caso da aeronave possuir mais do que um ELT, o operador deverá inserir neste campo o número de série do ELT adicional.
If the aircraft has more than one ELT, the operator must fill this field with the serial number of the additional ELT

Nota / Note: Cada formulário serve apenas para o registo de um único ELT / *Each ELT must be registered in an individual form.*

1.7 Escolha apenas uma das opções de acordo com as definições da CIA 22/06 / *Choose only one option according to the CIA 22/06 definitions.*

1.8 Codificação/Encoding

Escolha apenas UMA das duas opções, de acordo com o código da radiobaliza, preenchendo os dados solicitados.

A seguir descreve-se sucintamente no que consiste cada uma dessas codificações. Para informações mais detalhadas sobre a codificação dos ELT's deverá ser consultado o Anexo 10 da ICAO, Volume III, Parte II, capítulo 5, e/ou o documento do COSPAS-SARSAT "T.001 Specifications for COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacons – Annex A"

Choose only ONE of the two options, according to the code of the beacon, filling up the requested data. A brief description of each one of these codes is stated below. For more detailed information about ELT encoding, consult ICAO Annex 10, Volume III, Parte II, Chapter 5, and/or COSPAS-SARSAT document "T.001 Specifications for COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacons – Annex A".

Continuação do anexo 22. Instruções para o formulário de registo dos ELT's.
Fonte: CIA – 22/2006.

Observações / Remarks:

- Todos os dados deverão ser codificados em numeração binária, com o bit menos significativo à direita. Os bits 26 a 85 deverão ser completados na sua totalidade de forma a poder converter para o código hexadecimal requerido no ponto 1.11.
- Os campos a sombreado correspondem aos dados solicitados no ponto 1.8 do formulário de registo do ELT
- *All data must be encoded in binary notation with the least significant bit on the right. Bits 26 through 85 must be all filled out, in order to be converted to the hexadecimal code required in paragraph 1.11.*
- *The grey fields are the requested data in paragraph 1.8 of the ELT registration form.*

ELT Serial Number [ELT (S)]

25	26	27	36	37	40	43	44	63	64	73	74	83	85
F	1	Country	0	1	1	0	0	0	C	ELT S/N (20 bits)	See Note 1	See Note 2	A
1	1	0100000111	011	000						0000000000			

Aircraft 24 bitsAddress [ELT (AF), ELT (AP), ELT (AD)]

25	26	27	36	37	40	43	44	67	64	73	74	83	85
F	1	Country	0	1	1	0	1	1	C	Aircraft Address 24 bits	See Note 3	See Note 2	A
1	1	0100000111	011	011									

F = Format Flag: 0 = Mensagem Curta / Short Message
1 = Mensagem Longa / Long Message

Country: Neste campo deverá ser introduzido o código de Portugal, reflectindo assim o país de registo do ELT. O código de Portugal é o 263 (numeração decimal).

In this field it must be introduced the Portugal code, which is the country where the ELT is registered. Portugal code is 263 (decimal notation).

Nota: Os códigos dos países são baseados nos códigos dos países da União de Telecomunicações Internacional (ITU) apresentados na Tabela 4, Part I, Volume I da Lista de "ITU List of Call Signs and Numerical Identities".

Note: Country codes are based on the International Telecommunication Union (ITU) country codes shown in Table 4 of Part I, Volume I of the "ITU List of Call Signs and Numerical Identities".

C = Certificate Flag Bit

- = 1 para indicar que o número do Certificado de Aprovação Tipo do COSPAS-SARSAT está codificado nos bits 74 a 83 / to indicate that COSPAS-SARSAT Type Approval Certificate number is encoded in bits 74 through 83
- = 0 caso contrário / otherwise

A = Dispositivo auxiliar de rádio localização / Auxiliary radio-location device

- = 00 - não existe dispositivo auxiliar de rádio localização / no auxiliary radio-location device
- = 01 - 121.5 MHz
- = 11 - outro dispositivo auxiliar de rádio localização / other auxiliary radio-location device

ELT S/N = Número de Série do ELT fornecido pelo fabricante. Este N/S nem sempre corresponde ao nº identificado no exterior do ELT. / Serial Number given by the manufacturer. This S/N doesn't always correspond to the number shown in the ELT outside.

Continuação do anexo 22. Instruções para o formulário de registo dos ELT`s.

Fonte: CIA – 22/2006.

Aircraft Address 24 bits

Nos bits 44 a 67, deverá constar a matrícula da aeronave em numeração binária / Bits 44 through 63, is the registration mark of the aircraft in binary notation.

A marca de Nacionalidade CS é representada pelo código de 9 bits da ICAO (Anexo 10, Volume III, Parte I, Capítulo 9, Tabela 9-1) / The nationality mark CS is represented by the ICAO 9 bits code (Annex 10, Volume II, Part I, Chapter 9, Table 9-1)

CS = 0100 10 010

As restantes 3 letras da matrícula correspondem ao número da respectiva letra do alfabeto em numeração binária

The remaining 3 letter of the registration, corresponds to the number of the alphabet letter in binary notation.

1	A	00001	8	H	01000	15	O	01111	22	V	10110
2	B	00010	9	I	01001	16	P	10000	23	W	10111
3	C	00011	10	J	01010	17	Q	10001	24	X	11000
4	D	00100	11	K	01011	18	R	10010	25	Y	11001
5	E	00101	12	L	01100	19	S	10011	26	Z	11010
6	F	00110	13	M	01101	20	T	10100			
7	G	00111	14	N	01110	21	U	10101			

Nota 1 / Note 1 – 10 bits todos a zero / 10 bits, all zeros.

Nota 2 / Note 2 – Número do Certificado de Aprovação Tipo do COSPAS-SARSAT em numeração binária, com o dígito menos significativo à direita.

COSPAS-SARSAT Type Approval Certificate Number in binary notation with least significant bit on the right.

Nota 3 / Note 3 – Número de série em binário do ELT adicional, ou tudo zeros, quando estiver instalado apenas um ELT.

Serial Number, in binary notation, of additional ELT, or all zeros when only one ELT is carried.

1.10 Deverá ser indicado neste ponto se o ELT transmite na mensagem digital a sua posição, quer seja a partir de uma fonte de posicionamento externa ou interna

Se for este o caso, recomenda-se que o ELT seja codificado com o User Location Protocol

It must be indicated if the ELT transmits the position in his digital message, obtained either from an external or internal source.

If so, it's recommended that the ELT is encoded with the User Location Protocol

1.11 O código hexadecimal (15 caracteres) de identificação solicitado, decorre da conversão de numeração binária para hexadecimal dos bits 26 a 85 (Protected Data Field) da mensagem digital emitida pelo ELT e cuja codificação é realizada de acordo com o descrito no ponto 1.8.

The identification hexadecimal code (15 characters) required, results from the conversion of binary to hexadecimal notation, of bits 26 through 85 (Protected Data Field) of the ELT emitted digital message, as described on number 1.8.

3. Preencha os dados da aeronave e detalhes (ex. Cor da aeronave: Branco com cauda azul escura e riscas azuis longitudinais)

Fill out the aircraft data and details (ex. Aircraft colour: White with dark blue tail and longitudinal blue stripes).

Continuação do anexo 22. Instruções para o formulário de registo dos ELT`s.

Fonte: CIA – 22/2006.



Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da
Autoridade Nacional da Aviação Civil

(1) [REDACTED], com sede em (2) [REDACTED], contribuinte n.º [REDACTED], matriculada na Conservatória do Registo Comercial de [REDACTED], com o número [REDACTED], com um capital social de [REDACTED], vem requerer a V. Ex^a que lhe seja concedida uma Licença para o exercício da atividade de Transporte Aéreo, para a(s) seguinte(s) atividade(s) e tipo de operações⁽³⁾:

- ☐ TRANSPORTE AÉREO INTRA-COMUNITÁRIO
- ☐ TRANSPORTE AÉREO NÃO REGULAR INTERNACIONAL
- ☐ TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
- ☐ TRANSPORTE DE CARGA
- ☐ TRANSPORTE DE CORREIO
- ☐ SERVIÇOS EMERGÊNCIA MÉDICA
- ☐ AMBULÂNCIA

Descrição das aeronaves que constituem a frota a operar:

MARCA	MODELO	MATRÍCULA	MMAD ⁽⁴⁾	CAPACIDADE DE TRANSPORTE ⁽⁵⁾
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Pede deferimento,

(6) [REDACTED] de [REDACTED] de 20 [REDACTED]

Anexo 23. Formulário de concessão de licença de transporte aéreo.
Fonte: Página oficial de internet da ANAC.

Pedido de Colaboração: Entrevista de Aluno de Mestrado em Gestão Aeronáutica ULHT



José Vicente <p3807@ulusofona.pt>

sábado, 08/09,
15:59

para ana.mata

Boa tarde, Estimada Dra. Ana Mata,

Na qualidade de Orientador de um Projeto de Dissertação de um aluno que frequenta o Mestrado em Gestão Aeronáutica na ULHT, venho por este meio solicitar a sua especial ajuda para responder por favor ou reencaminhar na ANAC para Área de Licenciamento de Operadores Aéreos a fim de o aluno Calpeche concluir o seu projeto. O projeto em si é demasiado teórico, baseia-se na análise e compilação de legislação e seria muito oportuno conseguir a entrevista escrita.

Em anexo segue o guião da entrevista.

Desde já agradeço todo o apoio que possa dispensar,

-

Com os melhores cumprimentos,



José Manuel Vicente

Aeronautics Management Ph.D

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Diretor do Curso de Especialização em Operações Aeroportuárias

*Professor Universitário, Investigador na UI&D DREAMS -
Financiada pela FCT*

Universidade Lusófona
Campo Grande, 376
1749-024 Lisboa - Portugal
Telf. 217 515 500 - ext. 651

Telf. +351 965 501 537

jose.vicente@ulusofona.pt

<http://aero.ulusofona.pt>

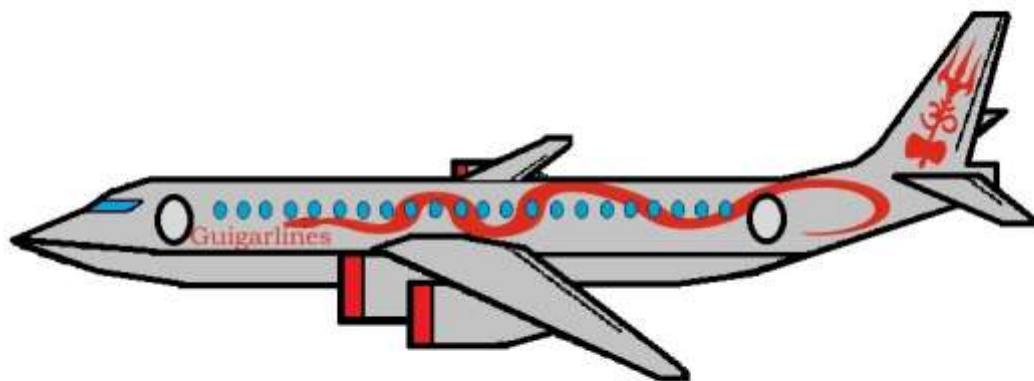
<https://www.facebook.com/aero.ulusofona.pt>

www.ulusofona.pt



Os suportes comunicacionais da Universidade Lusófona são produzidos ao abrigo das regras estabelecidas no Acordo Ortográfico de 1990 e posteriores protocolos modificativo

Anexo 24. Prova de *email*.



Anexo 25. Imagem prevista das aeronaves da respetiva companhia aérea
“Guigairlines”.